CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT
ET
PROJET DE RESOLUTION

PRÉSENTÉ

PAR CHALLAN,

AU NOM D'UNE COMMISSION SPÉCIALE,

Composée des représentans LABBÉ, ANDRÉ (du Bas-Rhin), BOULAY-PATY, BOURG-LAPRADE, BEZARD, GROSCASSAND-DORIMOND, et du rapporteur,

SUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE ET FLUVIALE.

Séance du 27 prairial an 7.

CITOYENS LÉGISLATEURS,

Les communications par eau ont un si grand avantage sur celles par terre, l'économie que la navigation

présente en la comparant au roulage est si importante (1), qu'il est inutile de s'étendre sur le mal qu'a produit le long abandon de cette partie essentielle de l'administration générale, ni de démontrer celui qu'a pu faire la non-réparation des digues, que la nature et le plus souvent l'art ont donné à un fluide, tantôt agité par les vents, tantôt coagulé par la rigueur des froids, dont l'effet ne cesse que pour faire place à des ravages d'autant plus affreux qu'ils ne peuvent être ni prévus ni calculés.

Depuis long-temps le Corps législatif desire apporter un remède à tant de maux; plusieurs projets lui ont été présentés, mais les uns sembloient n'être conçus que pour enrichir quelques individus, et les autres négligeoient la navigation naturelle pour ne s'occuper que de canaux artificiels.

Un dernier travail sur la navigation fluviale a enfin fixé votre attention et ramené la question à ses véritables termes (2); mais quelques taches excusables sans doute dans une résolution aussi compliquée, vous ont fait desirer que ce travail fût revu par votre commission : et votre prévoyance vous a fait adjoindre aux membres qui la composoient ceux de nos collègues qui, par leurs résidences habituelles, pouvoient avoir

---

(1) Le premier de ces genres de transport est à l'autre dans le rapport d'environ 1 à 150.

Il est encore une considération majeure connue de ceux de nos collègues qui ont été employés dans les administrations : c'est que les matériaux propres à l'entretien des routes s'épuisent sensiblement dans certains départemens; il faut maintenant les y aller chercher à près de 15,000 toises, ensorte que l'entretien deviendra ou trop onéreux ou impossible, si la navigation ne procure le double avantage de diminuer le fraiement et de faciliter le transport des matériaux destinés à la confection des travaux publics.

(2) Projet et rapport de Borel-Vernière, du 28 frimaire an 7.

des connoissances particulières sur la navigation des principaux fleuves et des principales rivières de la République. C'est le tribut de leurs réflexions, le résultat de leurs conférences que je viens vous offrir.

La nature a beaucoup fait pour la France ; elle semble avoir rapproché les fleuves et rivières de manière à inviter les riverains à briser l'obstacle qui les sépare, afin d'ouvrir des communications à l'industrie et au commerce (1), et l'on a droit de s'étonner que l'on n'ait pas encore profité de toutes les ressources d'une pareille situation.

Cependant, si l'on ne se laisse pas éblouir par un premier coup-d'œil, et que l'on considère l'état de nos principaux fleuves et rivières, on reconnoîtra qu'il est presque impossible de remonter les uns, au moins dans la majeure partie ; que d'autres ont des bares à leurs embouchures, des ravins à leurs sources ou dans leurs cours, qui y jettent, y amassent ou y conservent les débris des montagnes en telle abondance, que la navigation en est interceptée ou en devient dangereuse ; que ceux qui présentent le moins de difficultés ne sont encore praticables que pendant quelques mois de l'année ; que quelques-uns roulent leurs eaux entre des bords trop escarpés, tandis que d'autres étendus sur un sol trop plat, ne sont point encaissés, ou ne le sont que par des levées artificielles, ensorte que presque partout la nature appelle la main de l'homme qui souvent n'a d'autre moyen que de creuser des canaux parallèles au lit des eaux naturelles.

Mais n'anticipons point.

---

(1) Strabon (Géographie, Lib. 4) admiroit en 1700, combien étoient faciles les transports par la voie des grands cours d'eau qui traversent la France au nombre de 350 fleuves ou rivières, dont il indique même les projets de jonction.

Votre commission devoit vous faire connoître l'état de la navigation intérieure, et la possibilité d'en tirer un plus grand parti, afin de vous mettre à portée de poser les bases d'un systême général qui peu à peu conduise vers la perfection.

Mais quant à présent il faut qu'elle se borne à vous soumettre les règles d'ordre, d'administration et de police qu'elle a crû les plus propres à régir et à activer cette portion de la richesse publique.

Les membres qui composent votre commission, convaincus qu'une loi s'exécute toujours mieux lorsqu'elle est apropriée aux usages et aux habitudes, n'ont point négligé ceux qui, consacrés par l'expérience, n'étoient ni des préjugés, ni des priviléges.

TITRE PREMIER.

Principes généraux de la navigation.

C'est sur-tout à concilier le vœu de la nature qui donne des droits à tous, avec celui de la société qui en modifie l'usage, que s'est attachée votre commission.

Considérant les eaux dès leur source, elle s'est convaincue que la propriété des fonds du sein desquels elles jaillissent, ou du sol dans lequel elles se creusent un réservoir, ne donnoit point la faculté de priver la société de ce bienfait de la nature, ainsi qu'elle avoit le droit d'en faire surveiller l'usage, même d'en exiger le sacrifice sous la condition d'une juste indemnité.

Cette indemnité prononcée par la constitution doit-elle s'étendre au cours des fleuves et rivières navigables ou flottables? Votre commission ne le croit pas.

La nature, en donnant à leurs eaux une force vive et une impulsion capable de fouiller leur lit et de,

s'ouvrir un passage jusqu'à la mer, a voulu que l'immense volume d'eau dont elle les a pourvus échappât à la main particulière et laissât au génie industrieux la faculté de fertiliser, d'améliorer l'agriculture et d'aggrandir le commerce.

Ainsi le lit, le cours des fleuves et rivières navigables et flottables, est une propriété nationale, et votre commission n'a pas même à vous proposer de consacrer le principe, mais seulement de le promulguer de nouveau.

Toutefois de ce droit dérive une exception en faveur des canaux creusés à grands frais par l'art, et aux dépens des propriétés particulières : ceux-là peuvent bien devenir domaine national; il est des cas même où leur propre conservation exige cette conversion du domaine privé en domaine public : mais alors ce ne peut être que sous la condition de l'indemnité constitutionnelle. En indiquant les moyens de venir au secours des établissemens de ce genre, votre commission devoit vous proposer d'en éviter l'excès en soumettant à l'examen du corps législatif chacun des projets calculés souvent à raison des bénéfices particuliers, et non pour l'avantage de la société; en effet, abréger une route de terre ou d'eau, n'est pas toujours un bien; l'étendue de pays qu'elle vivifie par son passage, ou que son interruption condamne à la stérilité ou à la misère, doit être pris en considération.

Cependant, s'il est du devoir du législateur de préserver la chose publique des efforts du charlatanisme qui se glisse par-tout, même dans les sciences et les arts, il ne faut pas décourager l'industrie ni repousser le génie. Il doit être accueilli toutes les fois que ses conceptions utiles peuvent s'exécuter sans préjudicier au trésor public et à la propriété individuelle. Alors confier l'exécution aux auteurs, sera pour eux

un objet d'émulation et de récompense ; l'amour que chacun porte à ce qu'il a créé, la gloire qui résulte du succès, assureront la construction la plus parfaite et un profit légitime.

C'est donc afin qu'aucun projet désastreux ne soit entrepris, qu'aucun projet utile ne soit repoussé, que votre commission pense que le Conseil doit déclarer que tous seront examinés par lui, qu'aucun ne conférera la propriété, mais qu'elle sera réservée à la nation avec faculté de concéder l'usufruit pour un temps limité.

Ce principe établi, revenons au principal but du projet, la conservation des canaux naturels ; ce n'est qu'en proscrivant avec soin tout ce qui peut les gêner ; ce n'est qu'en étudiant attentivement les fleuves et rivières depuis leurs embouchures jusqu'à leurs sources, en réglant le cours de tous leurs affluens jusque dans leurs plus petites ramifications, qu'ils seront rendus à leur destination primitive.

Quelques personnes auroient desiré voir confier ce travail à une administration spéciale, ou au moins à des agens particuliers de navigation : mais, en y réfléchissant bien, votre commission s'est convaincue que ce n'est pas toujours en créant des places, en salariant des créatures nouvelles, en multipliant la dépense, qu'on obtient des résultats utiles. Ne vaut-il pas mieux économiser les fonds pour réparer la chose même, que de les disséminer sous prétexte d'une surveillance qui peut être confiée à ceux qui déja surveillent les autres propriétés nationales ? ainsi les administrations qui dirigent et inspectent les travaux publics ; les ingénieurs qui construisent vos ponts, vos quais, vos routes, répareront vos levées, vos digues, et cette réunion de fonctions sera d'autant plus avantageuse, que souvent les mêmes travaux ont une double destination, et que les connoissances locales sur la nature des courans, sur

leur variation, est souvent plus importante qu'une théorie qui ne saisit que des idées générales.

On se demande, d'ailleurs, de quelle utilité peuvent être des vérificateurs, des inspecteurs envoyés de Paris dans les départemens, moins occupés de leurs devoirs que de leurs propres intérêts ; c'est vers eux qu'ils dirigent leur inspection passagère ; et loin d'être utiles à la chose, ils y nuisent.

Les délits sur le fait de navigation sont souvent fugitifs ; qui peut donc les empêcher ou les poursuivre, si ce ne sont les administrations locales, les ingénieurs départis dans les divers arrondissemens, éclairés par les conducteurs qu'ils ont à leurs ordres et qui sans cesse visitent les cantons ? Le Directoire, instruit par tous ces agens, surveillés eux-mêmes par l'intérêt de chaque navigateur, pourra toujours donner les ordres qu'exigeront les circonstances, ou soumettre au Corps législatif les mesures générales qui lui sont réservées.

En proscrivant les obstacles qui nuisent à la navigation, votre commission a dû considérer deux époques : la première comprend les constructions antérieurement faites et fondées sur des titres légaux ; la seconde, celles qui seroient faites au mépris de la loi que vous allez rendre. C'est pour constater les unes et les autres, que des visites sont prescrites aux administrations et aux ingénieurs, toujours accompagnés d'un navigateur habitué à la rivière ou au fleuve que l'on inspectera ; c'est le moyen de saisir le point de perfection dépendant presque toujours d'une observation journalière.

Mais ce seroit en vain que l'on s'occuperoit du passé, que l'on recueilleroit des principes, si l'on ne portoit ses soins vers la conservation : tel est le but que s'est proposé votre commission dans le titre second du projet.

TITRE II.

De la conservation des eaux, et du lit des fleuves et rivières navigables et flottables.

Cette conservation, et votre commission vous l'a déja observé, doit commencer par celle des sources, des réservoirs, et s'étendre sur tous les cours d'eau jusqu'au moment où ils vont se confondre dans l'Océan.

Or ces sources, ces réservoirs sont sur les hautes montagnes, dans les forêts ; là se fixent les nuages, s'amoncellent les neiges, se creusent les sources et les réservoirs. Les mesures que votre commission vous propose concourront avec celles proposées par la commission forestière.

Comme elle, sans doute, vous croirez utile de fixer l'attention des corps administratifs sur les plus petites parties, les ruisseaux d'irrigation, les foibles abreuvoirs consacrés à l'usage des bestiaux ; ils sont la ressource de l'agriculture.

Enfin les plus petites portions d'eau ne doivent point être dédaignées, car toujours elles se réunissent à la masse générale, soit par des canaux apparens, soit par des conduits souterreins ou des siphons qui les remontent vers leur source.

A mesure que les eaux acquièrent du volume, il faut les suivre avec plus d'attention : leurs directions, leurs sinuosités, rien ne doit échapper ; tantôt il faut les resserrer pour leur faire acquérir de la profondeur ou de la rapidité ; tantôt il faut leur laisser un vaste passage pour affoiblir la pente ; d'autrefois il faut élever un obstacle pour leur en donner. Quelquefois la nature y a pourvu, mais d'une manière trop prononcée ; alors il faut, pour ainsi dire, user le rocher qui résiste, dans le

sens qui convient le mieux au courant ; et si cette ressource est insuffisante, il faut, par un signe apparent, indiquer au voyageur qu'il doit se détourner. Mais si le rocher se trouve sur les bords, et qu'il donne à la chûte des eaux qui viennent le frapper une direction dangereuse, il faut le rompre, le tailler jusqu'à ce que l'on ait obtenu l'angle d'incidence et de réflection que l'on desire.

Si, au contraire, les bords ne sont point revêtus ; si le courant qui se précipite les corrode et entraîne les terres trop foibles pour lui résister ; alors des ouvrages simples et peu coûteux, des épis bas, des plantations d'arbrisseaux éloignent le courant et garantissent les bords ; les eaux obéissent à ces légers moyens, qui demandent cependant à être surveillés avec attention : la cupidité, qui se modifie de toutes les manières, ne négligeroit pas les occasions qui peuvent accroître ses domaines par des échouemens, des alluvions ou des atterissemens funestes à la navigation et aux riverains opposés.

En prescrivant la destruction des travaux offensifs qui semblent menacer le cours des fleuves, vous permettrez aux riverains de se mettre à l'abri des eaux et des glaces, de réparer les dégâts qu'ils ont occasionnés ; mais en admettant ces travaux défensifs (1), vous

---

(1) Les plantations aux bords des rivières et dans les lieux où elles sont praticables, sont fort utiles à la conservation des eaux ; leur ombre empêche le soleil de les repomper trop facilement, et beaucoup de rivières n'ont vu diminuer le volume de leurs eaux que depuis que des coupes mal entendues les ont livrées à l'ardeur du soleil.

Il est également dangereux de tout détruire comme de tout conserver : car la destruction totale élargit les rivières, fait ébouler les

éviterez que l'on n'en abuse, et vous ordonnerez à la main de l'administration de s'opposer à toute extension, et d'arracher sans pitié tout ce qui en auroit le caractère. Cette précaution préservera la navigation des entreprises du riverain, et le riverain des entreprises du navigateur ; car on ne peut se dissimuler que si l'un cherche à envahir, l'autre s'inquiète peu de ce qui se trouve sur son passage ; il dévaste, il déchire tout ce qu'il rencontre, et les monumens publics même ne sont point à l'abri de sa barbarie ; il les heurte, les brise, et ne s'apperçoit que trop tard qu'il est victime de son insouciance, lorsqu'il ne retrouve plus ni le chemin ni l'abri que la nature ou l'art lui avoit préparés.

Ainsi il ne faut point de systême absolu, mais des règles fondées sur le besoin et sur l'expérience.

Par elles, beaucoup de terres seront rendues à l'agriculture ; plusieurs rentreront dans le domaine national, et souvent l'intérêt particulier viendra au secours de l'intérêt général.

TITRE III.

Du mouvement et de la police sur les fleuves et rivières navigables.

Il ne suffit pas de considérer les fleuves et rivières sous leur rapport matériel ; il faut encore que la loi régularise l'action du nautonier qui imprime le mouvement aux bateaux, coches, trains ou radeaux em-

---

terres dans leur lit, l'exhausse, et diminue le fluide ; une conservation absolue nuit au passage et occasionne des alluvions.

Les administrations doivent donc déterminer les cas utiles ou nuisibles.

portés par la pente des eaux, ou remontant à force de manœuvres contre la rapidité du courant. Pour se diriger, le nautonier ne doit pas seulement employer la force, il lui faut de la prudence et du jugement; il faut que l'expérience lui ait appris à connoître, par la différence des ondulations, la différence des profondeurs et les inégalités du lit sur lequel elles roulent.

Non-seulement il doit faire ses observations, mais il les doit faire rapidement et d'une certaine distance: autrement, entraîné par l'accélération d'un poids toujours immense en proportion de la main qui le dirige, il n'auroit plus le temps de combiner ses efforts pour éviter le péril.

Ce n'est donc pas sans motif que les anciens réglemens, dont votre commission vous propose d'adopter les dispositions, ont toujours arrêté l'imprudent qui osoit braver le péril d'un gros temps ou voyager pendant la nuit.

Une partie de ces dispositions, quoique sages, ne doivent pourtant pas être généralisées, car l'homme vainqueur de tous les élémens sait profiter même de leurs caprices; et la marée, dans certains lieux, qui fait frémir tout autre que le navigateur, devient par sa courageuse adresse un moyen de multiplier la vîtesse des transports.

Mais cette exception est soumise aux phases inégales qui varient suivant les temps et les lieux; il faut donc laisser au Directoire, éclairé par les administrations locales, le soin de les déterminer.

Si l'audace rend imprudent, l'appât du gain n'aveugle pas moins; il est donc essentiel d'empêcher qu'il n'y ait excès dans les chargemens, et votre commission pense qu'il n'y a pas de meilleur moyen que d'assurer par une échelle de graduation et un franc bord que l'on ne pourra dépasser, la véritable charge du bateau.

Il est encore indispensable de prévenir les effets de la rivalité excitée quelquefois par une prime d'arrivée ; à cet effet vous devez exiger des précautions en route et sur-tout aux passages des ponts et pertuis, y régler la priorité, soit en montant, soit en descendant, obliger ceux qui se rencontrent à s'entr'aider dans certains cas, à s'écarter des rives ou des bateaux ; dans d'autres enfin, à se prêter au filage ou au jet des cordes.

A ces dispositions d'ordre il faut encore ajouter le secours particulier que réclament les mariniers aux passages difficiles ; s'ils n'en trouvent point d'organisés, ils seroient à la merci des gens de rivière qui pourroient abuser de leur détresse, ou forcés de traîner à leur suite de nombreux compagnons, dont la dépense augmente le frêt des marchandises.

Votre commission estime que l'on peut garantir le commerce de ces deux inconvéniens en lui donnant dans chaque lieu qui sera jugé en avoir besoin, des aides au choix des administrations, qui elles-mêmes seront guidées par les commerçans, dont l'intérêt distinguera facilement parmi les mariniers ceux qui par leur probité, leur prudence, leur habileté ou leur adresse, offrent le plus de garantie.

D'ailleurs, ces hommes appelés par la confiance, seront surveillés par les administrations, qui régleront leur salaire sans leur accorder de privilège, en sorte qu'ils ne pourront qu'être utiles et jamais nuisibles, puisque le conducteur par eau sera le maître de requérir ou de refuser leur service.

Indiquer des mesures conservatrices est un bien sans doute, mais le bien ne peut s'opérer que lorsque l'on fait cesser les contraventions ; pour cela il faut connoître les contrevenans et les atteindre. Une simple inscription remplira cet objet.

Que tout bateau soit donc enregistré au lieu de la

résidence du propriétaire ; que son nom soit écrit en caractères lisibles, à la proue et à la poupe, avec le numéro qui lui aura été donné ; ajoutez à cela ses dimensions, la quotité du chargement dont il est susceptible, avec son échelle de graduation ; et l'œil le moins exercé sera toujours à portée de reconnoître quiconque ne se soumettroit pas à la loi.

TITRE IV.

Du mouvement et de la police sur les rivières flottables.

Les manœuvres qui s'opèrent sur les grands fleuves et sur les rivières, ne sont pas les seules dont votre sollicitude ait à s'occuper : il est encore une espèce de navigation connue sous le nom de flottage, qui s'opère, soit à bûche perdue, soit par train ou radeau ; et quoique cette police à exercer sur cette partie soit à peu près la même que celle qui est relative aux bateaux, quelques nuances sont à saisir sur-tout dans le cas de flottaison à bûche perdue qui exige des précautions particulières. Il faut que le temps du flot soit réglé ; il faut que les dégradations opérées par ce passage rapide et irrégulier des bois soient réparées ; il faut qu'après avoir été engloutis dans les vases ils puissent être repêchés ; il faut enfin prévenir des contestations fréquentes entre les marchands et les propriétaires, et obliger chacun à n'exiger que des indemnités légitimes. La simple lecture des articles réglementaires que votre commission soumet au Conseil, vous en prouvera la nécessité.

Elle a dû dans ces cas, comme dans beaucoup d'autres qui sont subordonnés à des circonstances de localité, s'en rapporter au Directoire exécutif, aux administrations locales, et aux juges-de-paix, notamment leur conférer le pouvoir d'arbitrer les indemnités

toujours relatives aux temps et aux lieux; elle a dû les autoriser à régler le temps du flottage, même à le suspendre, parce que les rivières ne sont pas flottables dans tous les temps, soit à cause de la diversité des saisons, soit à cause des réparations à faire, soit à cause de la perte des eaux ou de leur trop grande abondance, et ces considérations accidentelles ne peuvent être connues que du gouvernement, qui est instruit d'ailleurs du moment auquel la suspension nuira le moins aux arrivages.

Pour rassurer sur cette attribution inévitable, il suffit que la loi ait déterminé les points principaux, et indiqué une marche régulière pour la formation de ces actes administratifs.

TITRE V.

Des rivages, marche-pieds et chemins de hallage.

Jusqu'à présent nous avons considéré les fleuves et les rivières par rapport à leur cours et à leur lit, et relativement au mouvement qui s'opère sur leur surface.

Maintenant il faut jeter un coup-d'œil sur les rivages.

Si par-tout la navigation pouvoit se faire à la voile ou être seulement dirigée par le bras du rameur, il suffiroit d'en empêcher la dégradation ou l'extension, puis de laisser à différentes distances quelques intervalles pour aborder.

Comme il n'en est pas ainsi et que le plus souvent l'on a recours au trait des chevaux et même des hommes, il faut pour ce hallage un espace libre le long des fleuves et rivières navigables; mais comme il ne s'opère pas toujours du même côté, que quelquefois il s'opère des deux, ou que souvent quelques circonstances déterminent à le changer, il est nécessaire que les admi-

nistrations tracent la ligne de service, et que lorsqu'elle change pour quelque cause que ce soit, le propriétaire puisse rentrer dans la jouissance de son héritage. En effet, lorsque le bien public exige un sacrifice, il faut se montrer économe et ne pas exposer le propriétaire à d'autres anticipations (1).

Ainsi, en fixant la largeur des chemins destinés au hallage, en autorisant les administrations à désigner leur emplacement; il est de votre justice de déclarer que les propriétés sur lesquelles ils sont établis, ne peuvent être grevées d'aucune servitude envers qui que ce soit, à moins qu'elle ne fût d'ailleurs fondée en titre.

Si l'usage des marche-pieds nécessaires au service de la navigation étoit une nouvelle charge imposée aux riverains, votre commission n'hésiteroit pas de vous proposer en leur faveur une indemnité proportionnelle; mais presque par-tout, et les anciens réglemens en sont la preuve, ils existent ou doivent exister, et les propriétaires ont acquis le terrein avec ses charges.

Votre commission a donc pensé que l'indemnité n'étoit due que dans les cas imprévus; tel est celui où l'on creuse à la rivière un nouveau lit, soit pour la redresser, soit pour rendre la navigation plus facile.

---

(1) L'on prétend que sur les rivières torrentueuses il faut plus de largeur, parce que l'on y met jusqu'à 40 couplages ou 80 chevaux. Sans doute ces chevaux ne sont pas placés de front, et dans vingt-quatre pieds l'on en peut mettre au moins six de front, ce qui ne se pratique pas non plus, mais on les met à la file par paire à plusieurs distances; ainsi le chemin fixé par tous les anciens réglemens est suffisant: s'il y a quelques cas extraordinaires qui exigent un tirage en travers, il doit être dû une indemnité, car il n'y auroit point de bornes au ravage des mariniers, et les administrations les détermineront.

Dans ce cas, comme l'utilité est générale, l'indemnité doit être supportée par le trésor public.

Mais il est un autre cas qui n'est relatif qu'à l'intérêt privé, c'est celui dans lequel un marchand se trouve forcé de déposer ses marchandises ailleurs que dans les ports destinés au commerce. Alors ce dépôt occasionne plus de dégâts que le simple passage ; il dégrade les berges, élargit le chemin ; il doit donc une indemnité.

D'ailleurs, si l'on souffroit que l'on pût indifféremment déposer les marchandises par-tout, les routes réservées pour le seul passage seroient bientôt encombrées, et sous mille prétextes on opéreroit les débarquemens hors les lieux qui y sont destinés, soit pour éviter les octrois, les droits de ports, soit enfin pour soustraire au légitime propriétaire le prix de ses marchandises.

TITRE VI.

Des ports, des gares et de leur police.

Après avoir assuré au commerce par eau la libre circulation dont il a besoin, il reste à lui procurer des abordages faciles, des ports enfin où il trouve commodité et sûreté, pour lui, pour ses marchaidises, bateaux et agrès.

Là comme ailleurs il faut que la loi préside afin d'éviter la confusion, parce que c'est au milieu de son désordre que les délits se commettent le plus fréquemment : là, il doit y avoir une surveillance active et non interrompue ; mais en même temps elle doit être douce, et, pour ainsi dire, paternelle.

On ne pouvoit donc mieux la confier qu'aux mandataires du peuple, qu'aux administrateurs municipaux, qui choisiront, à l'aide des renseignemens fournis par les négocians, des agens parmi les hommes probes

et

et instruits sur le fait de la navigation et de la marchandise.

Cette attribution a paru d'autant plus convenable, que le commerce qui abonde dans un port, répand une partie de ses bénéfices dans la commune où il est établi, qu'ainsi il est juste que ses magistrats en soient les régulateurs, et que la dépense de cette police soit supportée par elle, qui perçoit les droits d'octroi, de port ou autres de cette espèce.

Il a semblé à votre commission que c'étoit à la police des ports qu'il falloit rapporter l'observation du décadi, qui ne peut pas l'être rigoureusement dans la route. Dans le port, au contraire, sauf quelques circonstances dont les administrations locales pourront juger, le nautonier doit jouir des fêtes républicaines : c'est là qu'il arborera le pavillon tricolor en signe de réjouissance ; sans doute, tout navigateur ornera avec plaisir son bâtiment des couleurs qui brillent à-la-fois dans tant de lieux différens ; et votre commission n'auroit pas provoqué une disposition particulière à cet égard, si la voix du législateur ne devoit annoncer à l'univers que la nation française sait faire respecter ses couleurs au dedans comme au dehors.

TITRE VII.

De l'administration et compétence.

Il reste une mesure de bienfaisance à prescrire, et le Conseil ne la refusera pas à celui que les glaces, la crue des eaux, la violence des vents, ou d'autres avaries de force majeure ont privé de ses marchandises : des secours, des instrumens, des agrès, des bras seront à sa disposition ; mais ces moyens mécaniques ne suf-

fisent pas, il faut encore qu'il puisse recouvrer ce qu'il a perdu, moyennant un salaire modéré; il ne faut pas qu'aucun puisse se l'approprier : c'est à cette fin que le projet exige des déclarations de ceux qui auront repêché des objets naufragés, et qu'il accorde des récompenses à ceux qui se seront distingués par quelque action utile à la société.

Des différens détails qui précèdent, le Conseil doit être convaincu du desir que sa commission a eu d'établir dans cette partie une marche régulière à laquelle doivent concourir tous les pouvoirs; elle a essayé d'en rattacher tous les détails au système général de l'unité constitutionnelle; elle a cherché à donner au gouvernement les moyens de surveillance dont il a besoin pour saisir l'ensemble et arrêter les entreprises qu'un département pourroit faire au préjudice d'un autre; elle a sur-tout conservé avec soin les droits du peuple en réservant au Corps législatif celui de statuer sur des cas particuliers, et de prononcer par des lois ultérieures sur ceux qui n'auroient pu être prévus.

Convaincue enfin que la démarcation des pouvoirs est une des principales sauvegardes de la liberté individuelle, elle n'a pas voulu enlever aux tribunaux de commerce les attributions que les anciennes lois leur accordent, et que vous leur conserverez sans doute à raison des rapports commerciaux, des conventions réciproques entre marchands, qui doivent être les mêmes, quel que soit l'élément sur lequel se fait la spéculation; mais elle s'est bien donné de garde d'en étendre la jurisdiction au préjudice des juges-de-paix, qui souvent peuvent d'un mot terminer le différent entre le chef et le compagnon. Elle n'a pas dû non plus s'occuper du droit de pêche, qui doit être considéré sous le double rapport des droits du

domaine et de l'intérêt que la société a à la conservation du poisson.

Votre commission eût encore desiré, et chacun de vous, citoyens législateurs, auroit sans doute conçu le dessein de perfectionner la navigation fluviale par l'établissement d'écoles destinées à cet enseignement.

Mais avant que de se livrer à cette idée flatteuse, il faut considérer que chaque fleuve, chaque rivière, même chaque partie de fleuve ou de rivière est assujettie à des précautions différentes, et qu'il auroit fallu multiplier à l'infini des établissemens qui pourroient avoir quelqu'apparence d'utilité, mais qui ne sont pas indispensables, puisque de tout temps ceux qui se sont destinés à la navigation ont reçu dès l'enfance les premières leçons de la main de leurs parens, leçons d'autant plus précieuses, qu'elles sont fondées sur l'intérêt, sur l'expérience, et que dans cet art presque tout est expérience : ainsi s'élevant imperceptiblement et profitant des conseils de leurs camarades plus instruits, se sont formés tous les mariniers de nos rivières (1) ; car il ne faut pas compter l'espèce de jurande qui s'exerçoit dans l'ancien régime : ce n'étoit qu'une vaine formalité conservée par l'esprit financier et le fanatisme des confrairies.

Soyons vrais enfin ; depuis le commencement de la révolution nous n'avons eu aucun mode d'admission pour les nautoniers et mariniers : cependant il est de notoriété que même dans les rivières les plus difficiles les naufrages ni les avaries n'ont pas été plus fréquens ; ainsi l'on peut sans inconvénient remettre à d'autres temps de s'occuper du projet qui n'ajouteroit presque rien aux avantages de la navigation intérieure.

---

(1) Il est très-rare que tout autre que celui qui est né sur le bord des fleuves et rivières embrasse la profession de marinier.

TITRE VIII.

Dispositions pénales.

Votre commission auroit voulu terminer ici son travail, et n'avoir à vous entretenir que de dispositions administratives et bienfaisantes ; mais le législateur a d'autres devoirs à remplir : il ne peut se borner à des conseils ; il faut qu'il imprime aux actes qui émanent de lui le caractère des lois, et que ces lois s'exécutent malgré l'erreur, malgré la fraude qui combattent sans cesse contre l'ordre et le bonheur commun. Dès-lors il importe d'en imposer aux mal-intentionnés par la répression des délits même légers, lorsque les conséquences peuvent être fâcheuses, et en matière de navigation les négligences deviennent quelquefois des fautes graves.

Appliquer à ces divers délits des peines proportionnelles, telles que le plus souvent elles servent d'avertissement, étoit une tâche que votre commission avoit à remplir : elle n'a pas cru devoir vous proposer toujours de nouvelles dispositions ; le code de la police, celui des délits et des peines en renferment qui peuvent être relatives aux délits contre la navigation : il suffit donc d'en préciser l'application et de remplir les lacunes du code à raison de certains délits, comme, par exemple, celui qui ne se commet que trop fréquemment par ceux qui coupent les liages ou cordes des bateaux amarés ; encore le principe doit-il être pris dans le rapport que ce crime a avec les autres délits.

TITRE IX.

Taxe de navigation.

Votre commission croit vous avoir démontré combien

il est essentiel d'établir des règles de police, et un ordre d'entretien qui assure au commerce la sûreté dont il a besoin pour le transport par eau des personnes et des marchandises.

Mais cette conservation, cette surveillance, exigent des dépenses, et il faut fournir au trésor public le moyen de les acquitter. Jusqu'à présent il en a peu fait, il est vrai ; mais cependant pressé par les circonstances, il a bien fallu y pourvoir quelquefois, et ce n'a pu être qu'en négligeant d'autres parties.

Je n'essaierai pas de vous prouver que de la situation des finances dépend le salut de la République : vous en êtes convaincus, et déja vous avez reconnu que c'est par leur pénurie que les ennemis de la France veulent la ramener à l'esclavage ; tel est le calcul du royalisme, qui observe les fautes, et qui voudroit les faire commettre.

Évitons ces malheurs en établissant un système d'économie qui assure l'emploi des fonds à mesure qu'ils sont reçus ; c'est le seul moyen d'empêcher qu'on ne les détourne de leur véritable destination.

Dans l'ancien ordre de choses, plusieurs droits ont été établis sous prétexte de subvenir aux frais de la navigation, mais souvent envahis par l'avidité des courtisans ou dissipés par les caprices du maître absolu ; il falloit y pourvoir par des contributions particulières, levées sous prétexte de travaux urgens, que l'on considéroit comme travaux extraordinaires, qui quelquefois n'étoient jamais terminés. Le bureau de la ville de Paris, auquel étoit confié la police des rivières de Seine et autres affluentes, prélevoit aussi des taxes, sans compter celles qui étoient perçues par les ci-devant seigneurs et propriétaires particuliers qui entravoient le commerce par une multitude de barrages : en sorte qu'outre les retards, les perquisitions et autres mesures

vexatoires de tout genre, les droits s'élevoient à près de deux fr. par chaque quintal, sur une distance d'environ vingt myriamètres (1).

Votre commission se gardera bien de vous proposer le rétablissement de ces droits dont la cessation est un bienfait de la révolution.

Mais le remboursement des dépenses de police et d'entretien ne peut être assimilé à ces droits onéreux et vexatoires.

Il est de toute justice que celui qui profite des avantages d'un établissement, participe aux frais qu'il occasionne.

Ainsi le commerce, qui se plaint depuis long-temps des risques qu'il court sur les fleuves et rivières, ne se plaindra point d'une légère rétribution qui n'exposera à aucune perquisition, et que l'on pourra acquitter sans éprouver de retard, puisque l'instant qui sera employé pour le paiement sera très-bref; et fût-il même plus long qu'on ne le présume, il ne sera répété qu'à des distances fort éloignées.

Ces principes reconnus, il restoit à déterminer le mode de perception, et ce mode avoit ses difficultés.

Les uns vouloient que la taxe fût uniforme, et pour la manière de percevoir, et pour la quotité du droit; mais votre commission considérant que le commerce varie, que le fluide lui-même ne rend pas toujours les mêmes services, n'a pu admettre une égalité qui n'auroit été que dans le nom et non dans le fait.

---

(1) On comptoit plus de trente-sept parties prenantes différentes sur le cours de la rivière, depuis Paris jusqu'à Auxerre, et plus de soixante depuis Paris jusqu'à Rouen.

Cette distinction admise, il lui fut proposé de faire percevoir sur chaque espèce de marchandises, et de distinguer celles qui étoient ouvrées de celles qui ne l'étoient pas.

Mais ce mode exigeoit un grand nombre de commis, des lettres de voitures contrôlées, vérifiées à chaque passage, et ce moyen a été rejeté.

Un autre a été présenté : c'est celui par lequel on calcule le poids des marchandises chargées. Pour être moins défectueux, ce mode n'est pas exempt d'inconvéniens graves : d'abord il expose à des retards lors du chargement, et ces retards se multiplient à mesure que les voituriers par eau laissent ou prennent plus ou moins de marchandises le long de la route.

Cependant cette faculté est précieuse pour le commerce ; car il est beaucoup de lieux de passage qui en profitent pour faire arriver les objets de leur consommation ou transporter leurs productions, dont la quantité seroit trop petite pour opérer un chargement entier et direct.

En vain objectera-t-on qu'il est facile de trouver le poids en comparant la capacité du bateau avec la quantité d'eau qu'il prend après son chargement. Mais quelle que soit la facilité de cette opération, il n'en faudra pas moins la répéter souvent, et multiplier les bureaux, afin d'éviter les fraudes fréquentes ; il n'en faudra pas moins salarier des personnes exercées en ce genre d'évaluation, beaucoup plus cher qu'un simple percepteur ; enfin, elle occasionneroit souvent des réclamations par l'incertitude de ses résultats. En effet, un bateau, avec un même chargement, prendra plus d'eau dans certaines rivières que dans d'autres : celles encaissées, par exemple, portent davantage, parce que le fluide y est plus résistant ; toutes, enfin, portent

moins vers la source que vers l'embouchure. Il faudroit donc avoir par-tout une table de pesanteur spécifique : il faudroit que cette table fût calculée pour toutes les saisons ; car, l'hiver, l'eau est plus dense que l'été : enfin, il faudroit connoître le point où l'équilibre qui doit exister entre la surface du bateau et le fluide qui le porte, sera rompu ; et avant que ce point se fasse connoître, il y aura déja une grande quantité de marchandises dans le bateau (1).

Enfin, les partisans de ce genre de perception sont forcés, pour diminuer ses imperfections, de diviser la taxe en deux : l'une qui sera perçue sur le bateau, à raison de ses dimensions, et qu'ils désignent sous le nom de *soulage*, et l'autre sur les marchandises ; sans quoi le bateau n'auroit rien payé.

Votre commission, convaincue que votre intention est d'établir la perception de manière à ce qu'elle soit proportionnelle aux frais d'entretien, et sur-tout qu'elle se fasse sans retard et sans vexation, a considéré que la navigation est moins coûteuse sur un canal naturel que sur un canal artificiel ; sur une rivière qui permet l'usage de la voile, que sur celle qui ne peut être remontée qu'à force de chevaux ou de bras d'hommes : dès-lors elle a reconnu la nécessité de classer les fleuves

---

(1) En effet, si un homme entre dans une nacelle, son poids se fait sentir ; mais, s'il monte sur un grand bateau, il est nul, et plus la capacité du bateau sera grande, plus il s'établira de points intermédiaires entre le point fixe et celui de la différence ; point dont saura toujours profiter l'intérêt particulier, quelque soit le moyen mécanique ou arithmétique que l'on emploie.

On ne parlera point ici des moyens de fraude que l'on peut employer pour aliéger le bateau et lui faire prendre moins d'eau ; ils sont connus.

et rivières en raison de la difficulté du service et de leurs rapports commerciaux ; puis ensuite diviser chacun d'eux depuis leur source jusqu'à leur embouchure, selon la différence de leur force.

Néanmoins, en admettant ces divisions, elle n'a pas vu d'inconvéniens à les restreindre à trois :

Savoir,

1°. Depuis l'embouchure jusqu'au point où la navigation cesse d'être mixte, c'est-à-dire d'être commune à la mer et à l'eau douce ;

2°. Depuis ce point jusqu'à celui où elle commence à décroître ;

3°. Depuis celui de décroissement jusqu'à celui où le fleuve cesse d'être navigable.

Les rivières affluentes n'ayant point la même étendue, ni n'étant pas sujettes aux mêmes effets, il suffira de les diviser en deux :

Savoir,

1°. Depuis le confluent jusqu'au point où la navigation commence à décroître ;

2°. Depuis ce décroissement jusqu'à ce qu'elle cesse d'être navigable.

Ces divisions simples peuvent s'appliquer à la taxe provisoire que votre commission vous propose d'admettre jusqu'à ce que le classement général puisse être effectué, et elles s'appliqueront encore à celle que vous croirez devoir établir d'après les renseignemens qui vous seront fournis par le Directoire.

Ainsi, dans tous les cas, en fixant la taxe pour le point intermédiaire, on aura la fixation des deux autres, puisqu'il suffira de la doubler pour la partie qui procure les plus gros bénéfices, et de n'en percevoir que la moitié sur celle qui en produit le moins.

Sur les rivières, au contraire, qui n'ont point leur embouchure dans la mer, la taxe sera déterminée par celle qui a lieu au point où leurs eaux se confondent avec celles du fleuve; et lorsque la navigation viendra à décroître, elle ne sera que de moitié.

A l'aide de ces divisions, la taxe sera toujours proportionnelle aux bénéfices du voiturier; il ne pourra même ni l'ignorer ni s'en plaindre, puisque ce sera lui-même qui fera jauger son bateau, qui y fera tracer l'échelle de graduation, et inscrire le nombre de mètres cubes dont il sera susceptible d'être chargé.

Ce calcul en mètre cube a paru préférable à tout autre, parce qu'il est plus simple, que pour peu que l'on ait l'idée des nombres et des mesures, on peut le vérifier en tous temps et en tous lieux; qu'il se compare aisément avec le tonneau, mesure ordinaire des chargemens maritimes, et qu'en le dédoublant, il correspond avec les chargemens terrestres (1). Il s'applique de même aux trains et radeaux qui ont les trois dimensions, longueur, largeur et profondeur; il ne peut pas en être établi d'autres pour les coches, galiotes et paquebots, dont le chargement varie à tout moment, suivant qu'ils rencontrent et prennent du monde le long de la route.

Il sert également à déterminer la taxe des bateaux pleins ou vides, sur-tout si l'on considère que les dégradations qui arrivent par le frotement des cordes, le contre-coup des bateaux est plus en raison de l'étendue de leur surface que de la nature et la quantité de leur

---

(1) Le mètre cube équivaut à-peu-près à 100 myriagrammes.
Le tonneau de mer équivaut à 2000, poids de marc.
Les voituriers par terre comptent au quintal ou au milier.

chargement. C'est donc au volume qu'il faut s'attacher ; et d'ailleurs le voiturier n'a-t-il pas intérêt de porter la plus grande charge possible, et n'est-ce pas toujours en raison de ses frais qu'il calcule le port des marchandises lors du premier transport, calcul dans lequel entre nécessairement l'incertitude d'un chargement au retour, qui devient tout bénéfice s'il en obtient un entier ou partiel ?

Votre commission a donc pensé que ce n'étoit point lui imposer une trop forte obligation que de l'astreindre au demi-droit s'il n'avoit aucun chargement.

En cela votre commission s'est conformée au principe que vous avez suivi pour le droit de passe, puisque les chevaux attelés à la charrette vide paient comme les chevaux en laisse, ce qui fait à-peu-près le demi-droit; et toujours dans la condition que la charrette sera absolument à vide.

Le projet que vous soumet votre commission évite la bizarrerie des tarifs, les vérifications, les perquisitions, l'établissement de pataches, batelets, mariniers, inspecteurs, contrôleurs, et autres commis avides contre lesquels l'industrie commerciale auroit à se débattre.

Un simple préposé (1), doué d'une intelligence même médiocre, suffira dans beaucoup d'endroits, puisque le contrôle de sa recette s'opérera nécessairement par celle des bureaux supérieurs et inférieurs. Il n'en est pas par eau comme par terre, l'on ne peut pas dériver de la direction générale ; et le conducteur instruit de ce

---

(1) Quelques amis du système fiscal ont dit que ce n'étoit pas un droit, qu'un droit que tout le monde pouvoit percevoir ; il falloit dire que l'on ne vouloit de droit que celui que l'on pouvoit étendre et confier à une compagnie.

qu'il doit payer, et de la nécessité où il sera de justifier de son acquit à l'arrivée, n'aura qu'un homme à envoyer à terre pour acquitter le droit; car l'habitude aura bientôt appris aux employés à juger des dimensions sans voir l'inscription, même à une grande distance.

Votre commission croit vous avoir prouvé que le remboursement des frais d'entretien étoit légitime, nécessaire, et d'une facile perception : maintenant un tableau approximatif des résultats va vous convaincre de la certitude des produits et de leur juste proportion.

APPERÇU DES PRODUITS.

Le mètre cube représentant le tonneau ou 2 mil. (1)	paiera par myriamètre ou deux lieues	*maximum* .	10 c.
		moyen terme	5
		minimum .	2 ½

Chaque distance réglée par 10 myriamètres ou 20 lieues	1 fr.	〃 c.
	〃	50
	〃	25

On a supposé que le bateau parcouroit un espace soumis aux trois fixations par tiers.

Produit pour 50 myriamètres ou 100 lieues à raison des dimensions de chaque bateau.

Grandeur des bateaux.			
	10,000 myriagrammes *ou*	100 mètres. . . .	291 fr.
	5,000	50	145
	4,000	40	116
	2,000	20	58
	1,000	10	29
	500	5	14

Les arrivages de Paris peuvent être calculés sur une distance de 25 myriamètres ; or il y arrive année commune 17,600 bateaux ou trains.

1,500 à 100 mètres	217,375 fr.
500 à 50	36,437
600 à 40	349,500
4,800 à 20	139,800
4,800 à 10	64,900
	808,012 fr.
Il faut ajouter une demie	404,006
pour le retour à vide, quoique beaucoup retournent chargés ; mais aussi beaucoup sont déchirés ; cela fait compensation.	1,122,018 fr.

La navigation de Paris a toujours été calculée pour un dixième de celle de la France ; ainsi le produit total est de . . 12,120,110

(1) On payoit dans l'ancien régime environ 1 fr. 50 c. par quintal, ce qui faisoit environ 30 fr. par mètre cube.

Tels sont, citoyens législateurs, les détails préliminaires que votre commission m'a chargé de vous présenter avant que de vous soumettre le projet de résolution qu'elle a arrêté à l'unanimité.

Elle n'a point la témérité de croire que son travail ne laisse rien à desirer ; elle a même à regretter les connoissances de deux de nos collègues qui auroient pu lui être d'un grand secours (1), dont elle a été privée par leur sortie du Conseil.

Cependant elle a la confiance de croire qu'il pourra être de quelque utilité, au moins comme une table renfermant la série des objets sur lesquels le Conseil aura à porter son attention.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport d'une commission spéciale chargée de proposer un projet de résolution sur le régime administratif, la police et la sûreté de la navigation intérieure ;

Considérant qu'il importe à la prospérité de l'agriculture et du commerce, de faire cesser promptement les dangers et disparoître les abus qui entravent le cours des fleuves, rivières et ruisseaux de la République ;

Considérant en outre que, pour parvenir à ce but, il est instant de pourvoir aux dépenses d'entretien et de réparations y relatives,

Déclare qu'il y a urgence, et prend la résolution suivante :

(1) Borel (de la Haute-Loire) et Lafargue.

TITRE PREMIER.

Principes généraux de la navigation intérieure.

ARTICLE PREMIER.

Les sources d'eau, réservoirs, étangs, écoulemens spécialement destinés à alimenter directement ou indirectement les fleuves, rivières et canaux navigables et flottables, seront conservés avec le plus grand soin et dirigés vers ce but d'utilité générale. Jamais leur desséchement ne pourra s'opérer qu'après qu'il aura été constaté que leurs eaux sont nuisibles à la salubrité, et que l'effet du desséchement ne peut préjudicier à la navigation : à cet effet les administrations centrales se concerteront avec l'administration forestière, et ce concert aura lieu dans tous les cas où le concours des deux autorités sera présumé utile.

I I.

Le lit, le cours des fleuves et rivières navigables et flottables, ainsi que tous canaux naturels servant à la navigation, flottage, irrigation ou desséchement, sont déclarés propriété nationale, dont l'emploi sera dirigé vers le bien du plus grand nombre.

I I I.

En conséquence il est défendu à tout individu de s'attribuer aucun droit exclusif sur la navigation des fleuves et rivières de la République.

IV.

Les canaux d'arts servant à la navigation, pourront être également réunis à la propriété nationale, à l'instant que le bien public l'exigera.

V.

Il en sera de même des eaux reconnues nécessaires à l'augmentation de celles des rivières navigables ou flottables, dont un ou plusieurs citoyens, même des communes, seroient usagers ou propriétaires.

VI.

Ne pourront toutefois les réunions au domaine national prévues par les articles précédens, avoir lieu sans un décret du Corps législatif.

VII.

En cas de réunion, ceux qui se prétendront propriétaires ou usagers justifieront de leurs titres aux administrations centrales : elles les communiqueront aux préposés de la régie des domaines, qui fera ses observations.

VIII.

Si les titres sont reconnus valables, il sera procédé de suite à l'estimation par experts, dont l'un sera nommé par la partie intéressée, l'autre par le préposé de la régie; et en cas de partage, l'administration centrale nommera un tiers.

IX.

I X.

Aussitôt que les estimations seront terminées, les administrateurs en adresseront le procès-verbal avec les autres pièces au Directoire, qui transmettra le tout au Corps législatif avec son avis, et celui-ci prononcera sur l'indemnité proportionnelle et le mode du remboursement.

X.

Si, au contraire, l'administration regarde les titres comme insuffisans, elle notifiera aux parties intéressées qu'il n'y a pas lieu à indemnité, et qu'elles aient à délaisser l'objet dont elles se sont induement emparées.

En cas de refus, le commissaire du Directoire exécutif se pourvoira devant les tribunaux, lesquels prononceront sur la validité ou invalidité des titres de propriété.

X I.

Il ne pourra à l'avenir être ouvert aucun canal, ni exécuté aucun établissement relatif à la navigation intérieure, qu'avec l'autorisation préalable du Corps législatif, qui pourra, s'il le juge à propos, concéder l'usage du canal ou de l'établissement proposé pour un nombre d'années limité.

La nue propriété en restera pour toujours à la nation, et elle sera inaliénable.

X I I.

Tous les ponts, chaussées, pertuis, digues, écluses, pieux, holandages, turcies, levées et autres ouvrages

publics construits pour la sûreté et facilité de la navigation, sont mis sous la protection spéciale des lois et la surveillance des autorités constituées.

En conséquence, il est enjoint à toutes les administrations et à tous les fonctionnaires publics, de veiller à ce que lesdits ouvrages ne soient ni dégradés, ni détruits, ni enlevés, et que les auteurs des dégradations, destructions ou enlevemens, soient poursuivis en réparation des dommages par eux causés, et condamnés en telle peine qu'il appartiendra.

XIII.

Les fleuves et rivières navigables ou flottables seront classés relativement à l'étendue de leur cours, au volume de leurs eaux, et divisés de manière à connoître, non-seulement la différence relative des ruisseaux, des torrens, des rivières et fleuves, mais encore celle qui existe dans leur cours respectif, tel que les effets des marées, des remous, dont on aura soin d'indiquer les divers périodes et le point de cessation. On désignera en outre le genre de commerce et de navigation de chacun d'eux; s'il existe à la voile, à la rame; si le hallage a lieu avec des bœufs, des chevaux, ou simplement à col.

XIV.

A cet effet, dans les trois mois qui suivront la promulgation de la présente loi, il sera procédé dans chaque département par les ingénieurs des ponts et chaussées, en présence des agens de chaque commune, du commissaire du Directoire de chaque canton, et d'un des plus anciens mariniers fréquentant la rivière, à la visite des fleuves, rivières navigables et flottables,

sources d'eau, réservoirs, canaux, étangs, écoulemens, canaux d'irrigation ou de desséchement, et dressé procès-verbal de leur situation.

Ce procès-verbal constatera aussi l'état des ponts, chaussées, turcies, levées, chemins, digues, écluses, usines, moulins, plantations, batardeaux, pilotis, gords, pertuis, murs, amas de pierres, terres fascines, pêcheries, filets dormans et à mailles ferrées, réservoirs, engins permanens, et de tous objets relatifs à la navigation et au cours des eaux, avec désignation de leur utilité et des obstacles qu'ils pourroient apporter; on y joindra un apperçu sur la nature et l'étendue du commerce qui se fait sur chacun.

X V.

Copies de ces procès-verbaux seront envoyées au Directoire exécutif.

X V I.

Ceux des établissemens détaillés en l'article XIV qui seront reconnus dangereux et nuisibles à la navigation ou au libre cours des eaux seront détruits, à moins qu'en les perfectionnant on ne leur ôte ce qu'ils ont de nuisible; dans tous les cas, la destruction ou la réparation s'en fera trois mois après la notification aux propriétaires de l'arrêté de l'administration centrale, laquelle toutefois ne pourra prendre d'arrêté définitif qu'après avoir appelé les parties intéressées, à l'effet de donner leurs observations; il en sera fait mention dans l'arrêté, si elles ont été fournies, et dans le cas contraire, du silence des parties intéressées.

X V I I.

L'arrêté qui prescrit la réparation, démolition ou en-

lèvement d'objets nuisibles, sera, après l'expiration du délai fixé, exécuté aux frais du propriétaire en retard, à la diligence du commissaire du Directoire près l'administration centrale.

XVIII.

Ceux de ces établissemens qui ne se trouveroient pas fondés en titre, ou qui n'auroient d'autres titres que des concessions féodales abolies, seront supprimés sans indemnité.

XIX.

Ceux des propriéraires qui justifieront de titres valables recevront une indemnité proportionnelle à la valeur de l'objet soumis à la destruction.

Les titres seront vérifiés, et l'indemnité prononcée comme dans le cas prévu par les articles VII, VIII, IX et X.

XX.

Ne pourront toutefois les administrations centrales faire exécuter l'arrêté qui ordonne la destruction des chaussées, gords, moulins, pertuis, usines qui pourroient influer sur le cours d'eau supérieur et inférieur, ou changer la direction et conduite ordinaire de la navigation, qu'un mois après en avoir averti les administrations centrales des départemens situés sur le cours supérieur et inférieur des fleuves ou rivières.

Elles seront de même prévenues des projets de constructions et de réparations.

XXI.

Les administrations centrales des départemens situés

sur un même cours d'eau, qui auront sujet de craindre le résultat des opérations désignées par l'article précédent, pourront s'adresser au Directoire exécutif, qui suspendra, s'il y a lieu, l'exécution de l'arrêté par lequel ces opérations auront été ordonnées.

XXII.

Il ne pourra être construit par la suite aucun pont, aucune chaussée permanente ou mobile, aucune écluse ou usine, aucun batardeau, moulin, digue, pelière ou autre obstacle quelconque au libre cours des eaux dans les rivières navigables et flottables, dans les canaux d'irrigation et de desséchement généraux, sans l'autorisation expresse du Corps législatif, sur l'avis préalable du Directoire exécutif.

XXIII.

La même obligation aura lieu pour l'établissement des estacades, pieux, gords et autres travaux faits dans le lit ou au bord des rivières pour la pêche.

TITRE II.

De la conservation des eaux, et du lit des fleuves et rivières navigables ou flottables.

XXIV.

Le Directoire fera vérifier s'il n'est pas nécessaire, pour l'amélioration de l'agriculture et de la navigation, de replanter en bois le sommet des coteaux et

des montagnes dont les arbres ont été arrachés par l'effet de défrichemens mal entendus.

XXV.

A l'avenir il ne pourra être fait aucuns défrichemens de bois et forêts qu'il n'ait été préalablement constaté par les administrations centrales et forestières qu'ils ne peuvent contribuer à diminuer le volume des eaux servant à alimenter les fleuves et rivières navigables et flottables.

XXVI.

Le Directoire fera également vérifier si, contre les dispositions des décrets des 11 et 14 frimaire an 2, il n'a point été desséché aucune source, aucun lac, étang ou réservoir dont le rétablissement pourroit être utile à la navigation.

XXVII.

A l'avenir il ne pourra être fait aucun desséchement de lac, étang, réservoir d'eau qu'après qu'il aura été constaté que ce desséchement ne peut être nuisible à la navigation intérieure, au flottage, à l'entretien des fossés servant à la défense des villes de guerre, aux usines métallurgiques, moulins à bled, à foulon, à scier ou à poudre.

XXVIII.

Si le desséchement projeté a pour objet celui d'un fleuve ou rivière, ou d'une partie de fleuve et rivière, ou d'un volume d'eau excédant en superficie un are (1),

(1) Deux perches carrées de vingt-deux pieds.

le projet sera soumis par un message du Directoire au Corps législatif.

Dans les autres cas, le Directoire pourra accorder l'autorisation après avoir pris l'avis des administrations centrales et municipales.

X X I X.

Ne pourront non plus être desséchés, sans autorisation préalable des administrations centrales, les réservoirs d'eau destinés à l'irrigation des prairies ou à abreuver les bestiaux, quel que petit qu'en soit le volume.

X X X.

Nul ne peut détourner les eaux des fleuves, rivières et ruisseaux navigables et flottables, ni en altérer ou suspendre le cours par des fossés, tranchées, digues, pelières, canaux ou autrement.

Si l'intérêt général ou l'utilité publique exigeoient quelques-unes de ces mesures, elles ne pourront avoir lieu que d'après l'autorisation et sous la surveillances des administrations centrales, qui régleront la quotité du volume d'eau et la hauteur des déversoirs, après avoir entendu les administrations municipales et les parties intéressées au dessus et au dessous du travail projeté.

X X X I.

Nul ne pourra (sauf les exceptions qui seront portées par les lois sur la navigation maritime) extraire ou faire extraire des sables, pierres ou autres matériaux du fond des fleuves ou rivières, sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation des administrations municipales, lesquelles désigneront les lieux où l'ex-

traction pourra être faite, sans toutefois qu'elle puisse se faire à moins de douze mètres près des rivages.

A cet effet, chaque année, lors de la visite des rivières, les administrations centrales feront dresser par les ingénieurs un tableau qui indiquera les points où cette extraction n'est pas nuisible, et où elle doit être faite de préférence.

XXXII.

Il est défendu très-expressément de fermer ou remplir de sable ou pierres les routes vulgairement appelées *chevalis*, servant au passage des bateaux ou trains, lorsque les eaux des rivières sont trop basses.

XXXIII.

Il est également défendu de jeter dans le bassin des fleuves et rivières aucuns immondices, gravois, pailles, fumiers. Les propriétaires, entrepreneurs, ouvriers et tous autres qui travailleront à la construction ou rétablissement des murs, quais, moulins ou autres édifices construits dans lesdits bassins, seront tenus de faire enlever les décombres, batardeaux et autres matériaux provenant desdits ouvrages.

XXXIV.

Il est également défendu d'arracher, couper ou changer les guides ou balisses qui indiquent le meilleur cours d'eau pour la navigation.

XXXV.

Il ne pourra être apporté aucun obstacle, empê-

chement ni entrave, de quelque nature que ce soit, au passage des bateaux, soit montans, soit descendans.

Si aucuns ont lieu, ils seront enlevés ou démolis sur l'arrêté de l'administration centrale, qui prononcera après avoir fait constater le délit, entendu les parties intéressées; et en cas de refus les contrevenans seront traduits, à la diligence du commissaire du Directoire exécutif, devant les tribunaux, pour y faire prononcer les condamnations, même aux frais, dommages et intérêts, et à l'amende, si le cas y échoit.

XXXVI.

Chaque année, dans la saison où les eaux sont moins abondantes, et sans préjudice des autres visites qui pourroient être jugées nécessaires soit après les glaces et débordemens, soit dans tout autre temps, il sera procédé 1°. à la visite, au balissage général et curement de tous les fleuves et rivières navigables ou flottables; 2°. aux réparations des établissemens de tout genre, utiles à la navigation.

XXXVII.

Cette opération se fera sous la direction et conduite des ingénieurs de département, ainsi que sous la surveillance des autorités constituées et en présence d'un des plus anciens mariniers fréquentant la rivière ou fleuve; et le rapport en sera fait dans une séance administrative, à laquelle sera appelée l'administration forestière.

Dans cette séance sera arrêté le tableau de situation des fleuves, rivières, ruisseaux, avec indication des travaux utiles à faire. Copie du procès-verbal qui en sera dressé, sera transmise au ministre de l'intérieur.

XXXVIII.

Les administrations municipales seront tenues de prévenir sans délai les administrations centrales et de leur adresser les procès-verbaux qu'elles auront dressés de la situation des fleuves et rivières, principalement après les débordemens, glaces, ravines et avalanges, avec indication des objets naufragés et des moyens de les draguer, s'ils peuvent nuire à la navigation ou au flottage.

XXXIX.

Lorsque dans le cours du fleuve ou rivière il se trouvera un obstacle naturel et caché, préjudiciable à la navigation, et qui aura résisté aux travaux entrepris pour son extirpation, les administrations y feront placer un signe apparent, afin d'indiquer le danger.

XL.

Tout bras de rivière qui seroit mis à sec par suite de travaux faits au dessus ou au dedans des courans sans autorisation expresse et légale, sera considéré comme propriété nationale; et après qu'il aura été constaté qu'il n'y a pas lieu à rouvrir le passage, il sera vendu dans la forme prescrite pour les domaines nationaux.

Il en sera de même des îles et îlots qui se formeront dans le lit des fleuves et rivières.

XLI.

Les bateaux et barques susceptibles de carène, de réparations et de radoub, ne pourront être échoués

qu'aux lieux éloignés des ports et abordages, et désignés par les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales, lesquelles détermineront aussi le lieu et le mode du délestage.

XLII.

Hors ces cas et hors de ces lieux, nul propriétaire ou conducteur de barque ou de bateau ne peut les faire échouer à peine d'être responsable des dommages et intérêts des dégradations, frais de balissage, et même d'amende, si le cas y échoit.

XLIII.

En cas d'échouement, le fait sera soigneusement constaté par les administrations locales, afin de connoître s'il est l'effet d'un accident, ou s'il est volontaire.

Et dans tous les cas, elle notifiera au propriétaire ou conducteur le délai dans lequel il sera tenu de relever l'objet naufragé.

XLIV.

Faute par le propriétaire ou conducteur d'y procéder dans le délai fixé, il y sera procédé à la diligence du commissaire du Directoire exécutif près l'administration municipale des lieux, et le salaire des ouvriers employés à ce travail sera fixé par l'administration municipale. L'administration centrale pourra réformer la fixation ; le remboursement se fera sur la valeur des débris et marchandises, et subsidiairement par le trésor public, sauf le recours.

Si la valeur des objets naufragés excédoit le prix des

salaires, le surplus sera rendu au propriétaire, à moins que l'échouement ne soit fait au mépris des articles XLI, XLII et XLIII précédens; auquel cas, il y aura confiscation, sans préjudice de l'amende.

X L V.

Pour l'exécution de l'article ci-dessus, il sera établi à des distances fixées par le Directoire des dépôts de treuils, cabestans, cables et autres engins, lesquels seront confiés à des hommes experts en l'art de la navigation, qui en feront usage sous l'autorité des administrations.

En cas d'accident, ces machines pourront être confiées, moyennant une rétribution fixée par les administrations centrales, aux propriétaires ou conducteurs qui les requerront, à peine d'en répondre et de les rendre en bon état, sous le cautionnement d'un citoyen connu solvable et domicilié dans le lieu du dépôt ou dans les communes voisines.

X L V I.

Si les établissemens à construire sur les fleuves et rivières navigables ou flottables, ou susceptibles de réparation, sont de nature à être utiles ou nécessaires pour la navigation, et en même temps profitables à quelque particulier pour le service de moulins ou usines; ces particuliers concourront dans les constructions ou réparations, suivant le degré d'utilité et pour la somme proportionnelle qui sera déterminée à dire d'expert, et fixée par les administrations centrales.

X L V I I.

S'ils n'étoient profitables qu'à des particuliers, tels

que vanes, écluses, arches, pêcheries, gares, pertuis, moulins, digues, pelières, la construction ou réparation sera entièrement à leur charge, et ils seront tenus de donner à ces pertuis ou passages 7 mètres 79 centimètres (1) au moins de largeur, sans toutefois qu'elle puisse se faire sans l'intervention des administrations.

XLVIII.

A l'avenir, et pour les nouvelles constructions, ces mêmes pertuis ou passages ne pourront avoir moins d'un décamètre (2).

XLIX.

Les meûniers propriétaires et gardes des pertuis ou passages sont tenus d'en faire l'ouverture en tout temps, lorsqu'ils en seront requis, pour les voituriers montant ou descendant, et de laisser couler l'eau nécessaire pour le service de la voiture.

Ils ne pourront les refermer avant le passage de tous les bateaux ou trains qui s'y présentent.

En cas de refus, ils y seront contraints par les administrations des lieux.

L.

Il ne pourra non plus être placé aucun moulin flottant ni aucune pêcherie qu'à huit mètres au moins du bord des rivages, sans toutefois pouvoir barrer la rivière par des chaînes ou cordes.

L I.

Toute confection de travaux relatifs à la navigation, toute réparation d'ouvrages faits le long et sur le cours

---

(1) Vingt-quatre pieds. (2) Trente pieds.

des fleuves et rivières navigables ou flottables, seront affichés au moins un mois à l'avance, non-seulement au lieu du travail, mais encore dans tous ceux qui sont sur le cours supérieur, inférieur ou affluent.

L I I.

Les administrations centrales, outre la visite prescrite par l'article XXXVI, des fleuves, rivières navigables ou flottables, feront également faire, chaque année, et sans préjudice des visites particulières qu'elle pourront ordonner, celle des sources et ruisseaux affluens, des réservoirs, étangs et fosses de dégorgement ou d'irrigation, et veilleront à ce qu'ils soient soigneusement récurés.

L I I I.

Ce curement sera fait aux frais des riverains chacun en droit soi, si les eaux n'ont pas une utilité ou une destination spéciale; à celui des propriétaires des moulins ou usines supérieurs et inférieurs, si les eaux en font mouvoir; aux frais des communes, si les eaux ne servent qu'à une navigation partielle; enfin, sur les produits de la taxe de navigation, s'ils servent au commerce général.

L I V.

Les administrations centrales fixeront les espaces qui devront être à l'entretien des riverains ou des propriétaires d'usines ou des communes, ou de la taxe de la navigation : ces états seront vérifiés et arrêtés par le Directoire.

TITRE III.

Du mouvement et de la police sur les fleuves et rivières navigables.

L V.

Tout propriétaire ou conducteur de bateau, barque ou batelet, sera tenu de déclarer, dans le mois de la publication de la présente loi, et à l'avenir dans les vingt-quatre heures de la mise à flot, à l'administration municipale de son canton, le genre de bateau dont il est propriétaire, la dimension du chargement dont il est susceptible : il sera fait mention du tout sur un registre, par ordre de date et de numéro, dont il sera délivré certificat au déclarant, pour être inscrit ainsi qu'il sera réglé ci-après.

L V I.

Chaque bateau, barque, batelet et autre bâtiment, aura inscrit à la poupe et à la proue, en gros caractères lisibles, le nom du propriétaire, celui de la commune où il fait sa résidence, le numéro d'ordre sous lequel il est porté au registre du canton, et la quantité de mètres cubes et de myriagrammes qu'il est susceptible de porter.

Les trains et radeaux porteront l'inscription sur une planche attachée à un bâton placé près les conducteurs du train ou radeau.

L V I I.

Les administrations locales régleront, d'après la

forme des bateaux et la nature des eaux, la hauteur des francs-bords, lesquels seront indiqués par une échelle de graduation et par des bordages extérieurs, qui ne pourront être excédés dans le chargement.

L V I I I.

Il ne pourra être employé dans les girouettes, flammes ou pavillons, d'autres couleurs que les trois affectées au pavillon national ; elles ne pourront pas non plus être employées séparément.

L I X.

Tout bateau dont les dimensions excèdent douze mètres cubes, ou la charge de 1,226 myriagrammes, aura à la traîne un canot ou batelet de débarquement (1).

L X.

Il est défendu à tout marinier ou voiturier par eau d'aller par rivière avant le lever ou après le coucher du soleil, ni de voyager dans les temps de vent ou tempête, à peine de demeurer responsables de la perte des marchandises et dommages-intérêts de ceux à qui elles appartiennent.

L X I.

Le Directoire, d'après les comptes qu'il se fera rendre

---

(1) Douze tonneaux ou 12 mètres ; le mètre pese 2,044.
Les 12 correspondent à 1,226 myriagrammes.
Le myriagramme pese 20 ʺ 7° 5 g.

des

des différentes espèces de navigations, déterminera les exceptions nécessitées pour le service public, les intérêts du commerce et les usages particuliers résultant de la nature du climat et de la hauteur des marées.

L X I I.

Les voituriers conduisant des bateaux ou trains descendans, seront tenus, avant de passer les ponts ou pertuis, d'envoyer reconnoître s'il n'y a point quelque bateau, train ou trait montans, embouchés dans les arches ou pertuis : en cas d'obstacle quelconque, l'avalant sera tenu de se garer jusqu'à ce que les montans soient passés, et que les arches ou pertuis soient entièrement libres ; à peine, par les contrevenans, de répondre des dommages qui pourroient résulter de leur imprévoyance, au préjudice des bateaux ou trains, soit montans, soit descendans, sans préjudice de plus grande peine.

L X I I I.

Quand aucuns voituriers seront chargés de la conduite de plusieurs bateaux, ils ne pourront les accoupler qu'autant qu'ils seront remorqués par le hallage; et dans ce cas, lorsque, pour plus grande commodité, les bateaux auront été accouplés, ils seront tenus de les découpler au passage des ponts, pertuis et autres endroits difficiles.

Le principal voiturier sera tenu de les passer séparément, et les compagnons de rivière aussi tenus de faire le travail et se joindre ensemble à cet effet, à peine de demeurer les uns et les autres responsables de la perte des bateaux, agrêts et marchandises.

L X I V.

Lorsque la navigation se fait par voie de hallage, si, en pleine rivière, des bateaux, trains, radeaux montans, rencontrent des bateaux, trains ou radeaux descendans, les premiers seront tenus de céder à l'avalant, de se retirer vers la terre et de s'y garer.

Seront tenus en outre, tous conducteurs montans, pour faciliter le passage du descendant, de faire voler par dessus le bateau descendant la corde appelée *cincenelle*, et empêcher que les bacules accouplées en fin des traits ne s'écartent et n'empêchent le passage desdits coches ou bateaux.

Les conducteurs descendans seront tenus, pour faciliter le montant, de lâcher leur cincenelle, en sorte qu'elle puisse passer par-dessous le bateau montant ; le tout sous les peines portées aux articles précédens, et même de plus grande peine, si le cas y échoit.

L X V.

Lorsque la navigation a lieu à la voile, elle ne pourra être hissée qu'autant que les bateaux seront dégagés des attérages et éloignés de ceux qui touchent les bords ; la voile devra aussi être baissée avant d'aborder.

L X V I.

Nul bateau, sur-tout s'il a ses mâts en pied, ne pourra se fixer sur le bord consacré au hallage; il devra se placer au large sur ses ancres, ou dans les bras de rivière, hors la direction du hallage.

L X V I I.

Tous priviléges exclusifs ci-devant accordés aux corps -

de mariniers, maîtres, aides des ponts et pertuis; belandriers-bateliers, ainsi que tous prétendus droits réclamés par différentes communes ou particuliers, de faire exclusivement le tirage des bateaux et le service de la navigation, sont révoqués.

LXVIII.

Toute construction, belandre, bateau, agrêts et instrumens nécessaires au service de la navigation, et qui auront été faits par des particuliers, leur appartiendront, et il pourra être traité de gré à gré, ou à dire d'experts, avec les propriétaires, si aucuns sont reconnus utiles au service public.

LXIX.

Les travaux de la navigation étant libres et permis à tous les citoyens, en se conformant aux lois, le salaire des mariniers ou autres ouvriers employés à la navigation sera toujours fixé de gré à gré avec le propriétaire ou principal conducteur des marchandises.

LXX.

Cette convention une fois déterminée, celui qui aura traité pour un travail relatif à la navigation, ne pourra, sous aucun prétexte, délaisser le travail avant qu'il soit fini, ni abandonner le bateau avant le terme du voyage, à peine de demeurer responsable des retards, et de tous dépens, dommages et intérêts.

LXXI.

Ils ne pourront non plus, dans les temps de tem-

pête, grands froids, inondations et autres cas d'interception forcés de la navigation, abandoner les bateaux, ni exiger un supplément de salaire; mais, pendant qu'elle durera, ils seront nourris aux frais du propriétaire ou conducteur principal.

LXXII.

Tout marchand, propriétaire ou voiturier par eau, ne pourra également renvoyer l'ouvrier pendant le cours de la navigation, sans lui payer le salaire convenu pour le voyage entier, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le juge-de-paix, qui examinera si la conduite du compagnon n'est pas telle que le propriétaire ne peut continuer à l'employer; auquel cas, il statuera sur-le-champ, et après avoir entendu les parties, sur la nécessité du renvoi, et la quotité du salaire qui devra être acquitté.

LXXIII.

Il est défendu à qui que ce soit, même sous prétexte de non-paiement de salaire, de s'approprier aucune portion de marchandise, sous peine d'être poursuivi comme auteur d'un vol.

LXXIV.

Aux passages des ponts, écluses et pertuis, et autres lieux périlleux qui exigent des connoissances particulières de la manœuvre locale, et qui seront désignés par le Directoire, sur l'avis des administrations centrales et municipales, il sera choisi un certain nombre de mariniers, lesquels seront chargés de prêter assistance aux mariniers passant, s'ils en sont requis par eux.

L X X V.

Ces aides seront pris parmi les mariniers ou pêcheurs munis de patente, fréquentant le fleuve ou la rivière sur laquelle est le passage; en cas de concurrence, ceux du lieu seront préférés.

L X X V I.

Les administrations municipales dresseront, à cet effet, l'état des mariniers et pêcheurs munis de patente, de leur arrondissement; ils prendront l'avis des négocians et marchands résidans sur les lieux, qui font le commerce par eau : sur cet état ils choisiront un nombre double de celui reconnu nécessaire, et indiqueront ceux qui sont les plus recommandables par leur âge, leur probité, leur capacité et leur solvabilité; elles désigneront aussi celui qui devra appeler et commander aux manœuvres, et auquel les autres seront tenus d'obéir en ce qui concerne le service.

L X X V I I.

Cet état sera adressé à l'administration centrale, qui choisira définitivement, après avoir fait examiner les sujets présentés, si elle le juge nécessaire, par les ingénieurs, les commissaires de marine, s'il y en a d'établis dans le département, et quatre anciens mariniers pris hors du canton pour lequel il s'agit de choisir.

L X X V I I I.

Ces aides ne pourront s'arroger aucun droit ni privilége exclusif, ni empêcher aucun marchand ou con-

ducteur de bateau de faire par eux-mêmes ou par autrui les manœuvres en dépendantes ; mais ils auront seuls la manutention des établissemens nationaux relatifs à la navigation.

LXXIX.

Il sera délivré à ceux qui seront admis une commission par l'administration centrale.

Cette commission sera enregistrée à l'administration municipale des lieux, devant laquelle les porteurs prêteront le serment des fonctionnaires publics, et de remplir avec zèle et fidélité leurs fonctions.

LXXX.

Les aides commissionnés par l'administration seront tenus de se rendre à toute réquisition, de faire leur résidence sur les lieux, de travailler en personne, et, à cet effet, d'avoir flettes cordes, et autres équipages nécessaires pour faire le service avec la plus grande diligence, dans l'ordre des arrivages.

LXXXI.

Ils ne pourront percevoir d'autre et plus fort salaire que celui qui sera déterminé par les administrations, et dont le tarif sera affiché en lieu apparent du passage et à la porte du chef.

LXXXII.

Le tarif sera dressé par les administrations municipales des lieux, d'après la connoissance qu'elles ont

des difficultés de chaque passage, et en raison des dimensions de chaque bateau.

Ce tarif devra être vérifié par l'administration centrale et approuvé par le Directoire.

L X X X I I I.

Au moyen de la rétribution attribuée par l'article précédent, les aides et leur chef seront solidairement et par corps responsables de toutes les avaries, pertes, dégradations, et même des cas fortuits survenus pendant le temps de leur manœuvre.

L X X X I V.

Les administrations municipales surveilleront avec soin les aides dans leurs fonctions; ils suspendront provisoirement ceux qui s'y conduiront mal, et proposeront à l'administration centrale de proroger la suspension, ou même de prononcer la destitution; sans préjudice de plus grande peine, suivant la nature du délit.

T I T R E I V.

Du mouvement et de la police sur les rivières flottables.

L X X X V.

Les propriétaires des héritages étant des deux côtés des rivières et ruisseaux flottables seront tenus de laisser, ainsi qu'il sera réglé par les articles C et CI, un chemin d'un mètre quatre décimètres pour le passage des ouvriers préposés par les propriétaires ou marchands de bois pour pousser aval l'eau desdits bois.

LXXXVI.

Cette obligation le long des rivières et ruisseaux flottables est limitée au temps du flot et aux ouvriers employés à sa conduite : dans tout autre temps, soit que le flottage n'ait pas lieu tous les ans, soit qu'il n'ait lieu que quelques jours par décade, les propriétaires ou cultivateurs riverains ne pourront être troublés pendant les époques intermédiaires.

LXXXVII.

Les marchands de bois flotté pourront faire jeter leur bois à bois perdu sur les rivières et ruisseaux, en avertissant les propriétaires intéressés, par publications, qui, après leur déclaration aux administrations municipales, seront affichées aux portes des administrations et agens des communes, et lieux accoutumés d'affiches et publications, depuis le lieu où les bois seront jetés, jusqu'à celui de l'arrêt, au moins dix jours avant que de jeter lesdits bois, et à la charge de dédommager les propriétaires des dégradations, si aucunes étoient faites par l'effet du flot aux ouvrages et édifices construits, ou plantés sur lesdites rivières et ruisseaux.

LXXXVIII.

Pourront également les marchands de bois flotté requérir et se servir des eaux contenues dans les étangs, fossés et rigoles, en dédommageant les propriétaires des terres et étangs, à dire d'experts dont les parties conviendront, sinon nommés d'office par le juge-de-paix.

LXXXIX.

Pourront aussi les marchands, et lorsque la nécessité en aura été reconnue par les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales, faire passer leur bois par les étangs, fossés et rigoles.

Auquel cas, les propriétaires seront tenus de livrer passage dans leurs parcs, clôtures et jardins, aux ouvriers préposés au flottage, à la charge par les marchands de dédommager les propriétaires, ainsi qu'il est prescrit par l'article précédent.

XC.

Sera également loisible aux marchands de faire pêcher les bois de leur flot qui auront été à fond d'eau, pendant quatre décades après que le flot sera passé.

Et si, durant lesdites quatre décades, autres marchands jettent un autre flot, elles ne commenceront à courir que du jour que le dernier flot sera entièrement passé.

XCI.

Si les marchands sont négligens pendant les quatre décades qui leur sont accordées de faire pêcher les bois canards, lesdites quatre décades passées, les propriétaires riverains ou autres ayant droit sur les rivières, ruisseaux, rigoles et étangs, pourront le faire, à la charge toutefois de laisser les bois sur les bords des rivières, et d'en faire déclaration à l'agent municipal de la commune; les marchands auxquels les bois se trouveront appartenir seront tenus d'in-

demniser les propriétaires des frais de pêche et occupation de terre, à dire d'experts convenus entre les parties, sinon nommés d'office par le juge-de-paix.

XCII.

Si les propriétaires font enlever les bois pêchés, ils seront déchus de tout remboursement, et tenus de restituer le quadruple du prix des bois enlevés, et dont le juge-de-paix pourra faire faire recherche sur la réquisition des marchands.

XCIII.

Pour prévenir les contestations fréquentes entre les marchands et les propriétaires de moulins, vannes, écluses, pertuis construits sur les rivières, ruisseaux, rigoles et étangs flottables, pour prétendues dégradations causées par le passage des bois, seront tenus, les marchands, avant de jeter leur flot, de requérir l'administration municipale, afin de faire visiter en présence des parties intéressées, ou elles duement appelées, au domicile de leurs meuniers ou gardes-pertuis, les vannes, écluses, pertuis et moulins.

Le récolement de cette visite aura lieu après le flot passé.

XCIV.

Faute par les marchands de requérir et faire faire les visites mentionnées en l'article précédent, ils seront tenus de toutes les dégradations qui se trouveront aux vannes, écluses, moulins et pertuis, après le passage du flot.

XCV.

Si par la visite faite avant le flot, il paroît qu'il

y a des réparations à faire, les propriétaires seront tenus au rétablissement après une simple sommation faite auxdits propriétaires à leur personne, ou au domicile de leurs meuniers ou gardes; si non il sera permis aux marchands d'y mettre ouvriers, et d'avancer pour ce les fonds nécessaires, qui seront déduits et précomptés sur ce qu'ils pourront devoir pour le chômage des moulins et usines causé par le passage de leur bois; s'il y a du surplus, il sera pris sur le revenu des moulins, qui demeurera affecté auxdites avances.

X C V I.

Les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales, détermineront deux fois par an, une décade au moins avant la saison du flot, l'indemnité qui devra être payée pour le chômage des moulins et usines dont le travail se trouvera interrompu pendant le flottage.

X C V I I.

Elles détermineront également l'indemnité qui sera due à raison du dépôt, amas et empilage de bois fait ailleurs que sur les ports accoutumés. Ces entrepôts ne pourront toutefois avoir lieu qu'après qu'ils auront été reconnus indispensables par les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales.

X C V I I I.

Pourra toutefois le Directoire suspendre le flottage sur rivière, lorsque, sur l'avis des administrations

centrales et municipales, il aura été reconnu qu'il y auroit quelque inconvénient ou danger à l'y maintenir à cause des réparations à faire à son cours, ou aux usines qui y seroient établies.

TITRE V.

Des rivages, marche-pieds et chemins de hallage.

XCIX.

Les rivages des fleuves et rivières navigables seront maintenus libres pour le service de la navigation.

Les administrations, sous l'approbation du Directoire, détermineront la ligne la plus convenable à ce service, soit pour remonter contre les marées et parvenir à des abordages sûrs, soit pour les cas de débarquement forcé, de naufrage ou de trop grande houlle, soit enfin pour le hallage.

Elles distingueront les chemins de grand hallage du simple marche-pied, dont l'usage n'est qu'accidentel, ou sur lequel le hallage ne se fait qu'à col, et enfin ceux qui ne servent qu'au flottage à bouche perdue.

C.

Les premiers ne pourront avoir moins de 7 mètres 79 centimètres (1);

Les seconds moins de 3 mètres 3 décimètres (2);

Les derniers moins de 1 mètre 4 décimètres 3 centimètres (3).

C I.

Conformément au précédent article, tous proprié-

(1) 24 pieds. (2) 10 pieds. (3) 4 pieds.

taires d'héritage aboutissant aux rivières navigables seront tenus de laisser le long des bords, et à compter de l'extrémité supérieure de la berge ou du perret, lorsqu'il en existera, l'espace qui sera déterminé par les administrations, sans toutefois pouvoir faire aucune plantation, construction, mur de clôture, ni ouvrir aucun fossé plus près des bords que d'un décamètre (1), lorsque le chemin sera de première classe; de 4 mètres (2), lorsque le chemin sera de seconde classe; et de 2 mètres (3), lorsque le chemin sera de troisième classe.

C I I.

Les chemins de hallage et marche-pieds ne peuvent servir que pour la navigation; excepté ce cas, les propriétés sur lesquelles ils sont établis ne peuvent être grévées d'aucune servitude envers qui que ce soit, à moins qu'elle ne fût fondée d'ailleurs en titres légaux.

C I I I.

Leur établissement n'autorise pas non plus le pâturage commun. En conséquence, il est défendu à tout autre qu'au propriétaire de faire paître et pacager aucuns bestiaux sur les chemins de hallage, berges ou perrets; comme aussi d'y commettre aucune dégradation, à peine d'être obligé à la réparation des dommages, soit envers les propriétaires, soit envers le trésor public, et d'une amende qui ne pourra être moindre d'un franc, ni excéder trois francs.

C I V.

La fixation des marche-pieds et chemins de hallage

---

(3) 10 pieds. (2) 12 pieds. (3) 6 pie s

ne peuvent donner lieu à une indemnité envers le propriétaire riverain, lorsqu'ils sont établis sur les bords d'un fleuve ou rivière susceptible d'une navigation naturelle, ou qui en acquièrent une sur leur ancien lit; mais cette indemnité aura lieu conformément à l'article 358 de la constitution, si par la construction d'un canal ou le redressement d'un fleuve ou rivière on établit un nouveau cours d'eau.

C V.

Lorsque le propriétaire riverain n'a point été indemnisé, ou lorsqu'il ne l'a été que partiellement; si le trait et hallage viennent à cesser, soit parce que le fleuve, rivière ou ruisseau a changé de lit, soit parce qu'il n'est plus navigable ou flottable, pour quelque cause que ce soit, le propriétaire de l'ancien terrein consacré au chemin de hallage rentrera dans tous ses droits de propriété, et les mariniers ou ouvriers conduisant les chevaux employés au hallage, seront tenus de suivre le nouveau chemin qui leur sera indiqué.

C V I.

Cependant lorsque les propriétaires ou conducteurs par eau se trouveront contraints de rompre charge ailleurs que dans les ports ou lieux de déchargement déterminés, et de déposer leurs marchandises sur des héritages riverains, ils seront tenus de payer au propriétaire dudit héritage une indemnité qui sera fixée de gré à gré, et, en cas de difficulté, par le juge-de-paix, lequel sera tenu de prononcer sur-le-champ, après avoir entendu l'avis d'experts nommés par les parties, ou d'office en cas de refus de la part d'une d'elles.

CVII.

Les propriétaires riverains ne pourront toutefois faire sur les grèves, berges ou perrets aucun établissement offensif dont l'exécution pourroit nuire à la navigation, sous les peines qui seront déterminées, et de les détruire à leurs frais.

Mais ils pourront, sous l'autorisation spéciale de l'administration centrale, sur l'avis de l'administration municipale, faire les travaux défensifs et constructions qui tendroient à la conservation de leur propriété, sans nuire à la navigation.

CVIII.

Les administrations municipales feront visiter chaque mois les chemins de hallage, et spécialement les ponts et ponceaux, soit en pierre, soit en bois, établis dessus; et en cas de contravention ou de dégradation, elles en dresseront procès-verbal, qu'elles transmettront sur-le-champ à l'administration centrale, qui sera tenue de faire procéder à la réparation.

TITRE VI.

Des ports, des gares et de leur police.

CIX.

Les ports sont exclusivement destinés au chargement, déchargement, conservation et vente de toutes les marchandises susceptibles de transport par eau.

Les gares sont spécialement destinées à mettre à l'abri les bâtimens et bateaux obligés de stationner.

C X.

La garde et la police en est spécialement confiée aux administrations municipales, sous la surveillance des administrations centrales, qui, en se conformant aux lois générales, et après avoir consulté les tribunaux de commerce dans les lieux où il y en a d'établis, et les principaux négocians dans les autres, pourront faire des réglemens particuliers contenant les dispositions relatives à chaque localité; ces réglemens ne pourront néanmoins être exécutés qu'après avoir été autorisés par le Directoire.

C X I.

Les administrations municipales pourront, sous la même autorisation et après avoir pris l'avis des tribunaux de commerce ou des principaux négocians, lorsqu'il n'y a pas de tribunal de commerce sur les lieux, déterminer le nombre, le choix, et recevoir le serment des commissaires, capitaines, lieutenans, gardes ou autres employés établis, pour veiller à la liberté et sûreté des ports ou gares de commerce, et de leur navigation; à la police sur les quais et chantiers des mêmes ports; au lestage et délestage; à l'enlèvement des cadavres, des bois et marchandises naufragés; et à l'exécution des lois de police concernant les pêches et le service des pilotes, aides et ouvriers.

C X I I.

Elles détermineront également les rétributions, salaires et appointemens des employés sus-désignés; elles aviseront aux moyens de les acquitter sur les revenus communaux,

communaux, si ce n'est dans le cas où ils seront employés pour le service de la navigation générale, auquel cas les salaires ou gratifications seront arbitrés par les administrations centrales et approuvés par le ministre, pour être acquittés sur le produit de la taxe de navigation ou des douanes, suivant le rapport de leur service.

C X I I I.

Dans les lieux où il sera établi des commissaires, capitaines, lieutenans ou autres employés, ils seront chargés de la visite des bâtimens et bateaux ; mais dans les ports obliques et peu considérables, il n'en sera point établi.

Les visites seront faites, en présence de l'agent municipal, par deux anciens navigateurs ou mariniers choisis par l'administration municipale, et avec les précautions exprimées dans les articles précédens.

C X I V.

Lorsque dans ces visites il sera reconnu que parmi les bateaux, coches, batelets, ou autres bâtimens fréquentant les fleuves et rivières, il en existe dont l'usage pourroit compromettre la sûreté des personnes et des marchandises, le danger sera constaté ; et, sur le compte qui en sera rendu à l'administration municipale, elle pourra en interdire l'usage et faire marquer le bateau prohibé.

C X V.

Tous navigateurs, mariniers, pêcheurs, porte-faix, ouvriers et autres préposés, employés dans les ports, gares et sur les quais, pourront être requis par les

administrations, commissaires, ou autres préposés à la police des ports et gares, et seront tenus de faire le service auquel ils sont propres, dont ils seront payés d'après la fixation qui en sera faite par les administrations.

CXVI.

L'ouverture et la clôture des ports se font à des heures fixes. Lorsqu'ils sont clos, il est défendu à qui que ce soit de s'y introduire, excepté les propriétaires ou conducteurs des marchandises qui y sont déposées, les jetteurs d'eau, les gardes-ports, et autres agens de la navigation.

CXVII.

Les travaux relatifs au service des ports, les chargemens, déchargemens ou ventes sur les ports, se feront à tour de rôle, et suivant l'ordre d'arrivée, à moins que le service et l'intérêt public, ou la crainte d'une avarie, n'exige une exception momentanée : auquel cas, elle sera prononcée par l'administration ou l'agent municipal.

CXVIII.

Chaque espèce de marchandises a une place particulière, qui lui est assignée sur les ports.

CXIX.

Les bateaux vides ne pourront, sous aucun prétexte, être placés dans les ports et gares, au préjudice des bateaux chargés ou en chargement.

C X X.

Il est absolument défendu de laisser, sans lier, aucuns bateaux, soit vides, soit chargés, comme aussi de les lier les uns aux autres, et de les mettre en double ; néanmoins, lorsque la localité rendra cette dernière position indispensable, ils devront toujours être liés et attachés à terre d'une manière solide.

C X X I.

Tout propriétaire ou conducteur de bâtimens et bateaux sera solidairement responsable des avaries qui résulteront de la négligence de l'amarage ou de l'ancrage.

Il sera également responsable des dégradations qui pourroient provenir des échouemens sur les ports, gares ou cales, ainsi que des ensablemens occasionnés par le délestage fait hors les lieux indiqués.

C X X I I.

Aussitôt que les bateaux sont liés et fermés, les marchands, propriétaires, voituriers ou conducteurs, sont tenus d'ôter leur gouvernail, et, lorsque cette mesure ne sera pas praticable à cause de leur volume, de les arrêter, comme aussi d'ôter les avirons, patoniles ou bâtons, et de les déposer dans leurs bateaux ou le long des bords, de telle manière qu'il ne puisse en résulter aucun dommage.

C X X I I I.

Hors les cas de nécessité, jugés tels par l'adminis-

tration municipale ou l'agent de la commune, dans les lieux où ne siége pas l'administration, il est défendu de se livrer à aucuns travaux sur les ports, les décadis ou autres jours de fête républicaine.

TITRE VII.

Administration et compétence.

CXXIV.

L'administration, la police et la surveillance sur les fleuves, rivières, ruisseaux, étangs, réservoirs, etc., appartiendront aux administrations centrales et municipales, chacune à raison de leurs attributions et dans leurs arrondissemens respectifs.

CXXV.

Lorsqu'un fleuve, une rivière, un ruisseau, un étang, un réservoir, etc., serviront de limites entre deux départemens ou deux cantons, ou deux communes, chaque administration exercera la surveillance et la police sur la partie la plus voisine de son territoire.

Et dans le cas d'événemens imprévus et pressés, la prévention réglera l'attribution provisoire des administrations et des tribunaux.

CXXVI.

En cas d'inondations, glaces, torrens, ou autres causes d'avaries, les administrations feront recouvrer

les marchandises submergées, et veilleront à ce que les mariniers et ouvriers qui auroient repêché aucunes des marchandises naufragées, ne les détournent et ne se les approprient au préjudice des propriétaires réclamans : à cet effet, elles pourront requérir les juges-de-paix de faire toutes visites et perquisitions.

CXXVII.

Tout marinier, compagnon de rivière, gagne-denier, pêcheur, et autres personnes qui se trouveront avoir repêché ou retiré, ou avoir en leur possession aucunes marchandises naufragées ou entraînées dans l'inondation, seront tenues, dans les vingt-quatre heures pour tout délai, d'en faire déclaration exacte, par quantité et qualité, devant l'agent de la commune.

CXXVIII.

Au moyen de cette déclaration, ils auront droit aux salaires pour le repêchage, lequel sera acquitté par le propriétaire réclamant, ainsi qu'il sera convenu de gré à gré, ou, en cas de contestation, ainsi qu'il sera réglé sommairement et sans frais par le juge-de-paix des lieux, lequel n'aura point égard dans sa fixation à la valeur de l'objet, mais à la peine qu'aura eue le pêcheur.

Faute par lui d'avoir fait la déclaration, il sera privé de ses salaires, et condamné à la restitution du double de la valeur de l'objet recélé.

CXXIX.

Toutes les contestations qui naîtront à raison de la subordination, du paiement ou de la fixation des salaires

d'ouvriers et mariniers, seront portées devant le juge-de-paix du lieu où naîtra la difficulté ou la rixe, sans préjudice de la compétence des tribunaux de commerce pour les autres cas prévus par les lois.

CXXX.

Toutes les dispositions des lois en matière de commerce, soit pour raison de l'avarie des marchandises, de leurs chargemens, conduite, livraison ou saisie, sont applicables aux transports par eau; les difficultés qui naîtront à ce sujet continueront d'être réglées par ces lois, et jugées par les tribunaux de commerce dans les lieux où il y en a d'établis; sinon les causes portées devant les tribunaux civils, dans les formes ordinaires.

CXXXI.

La navigation générale et intérieure de la République est placée dans les attributions du ministre de l'intérieur.

CXXXII.

Il sera mis, chaque année, à sa disposition, sous la surveillance du Directoire, une somme dont la quotité sera fixée par le Corps législatif, pour être distribuée comme indemnité aux naufragés, et à titre d'encouragement ou de récompense aux navigateurs, mariniers, ouvriers qui se seront distingués par quelque action d'éclat utile à l'humanité, ou par leur zèle et leurs talens dans l'exercice de leur profession.

CXXXIII.

Le Directoire, sur le rapport qui lui sera fait par le ministre, et après avoir pris l'avis des administrations, prendra tous les arrêtés ou mesures de police que la différence des localités exigera, et publiera les instructions nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

CXXXIV.

Toutes les dispositions des anciennes lois et réglemens publiés, jusqu'à ce jour, relativement à la navigation intérieure sont abrogées en ce qu'elles ont de contraire à la présente.

TITRE VIII.

Dispositions pénales.

CXXXV.

Toute entreprise qui tendroit à s'attribuer un droit exclusif sur la navigation des fleuves et rivières, ou à faire hausser le prix des salaires pour raison des services et manœuvres qui en dépendent, sera, outre la réparation des dommages et indemnités de retard, punie d'une amende qui ne pourra être moindre de trois fr.

CXXXVI.

La dégradation ou destruction de quelques-uns des objets et ouvrages publics, tels que ponts, chaussées, quais, pertuis, digues, écluses, holandages, pieux,

turcies, levées, pavés, et autres construits pour la facilité et sûreté de la navigation, sera, outre les réparations et dommages-intérêts, punie d'une amende qui ne pourra être moindre de 10 francs, ni excéder 300 fr.

CXXXVII.

Les mêmes peines auront lieu contre quiconque arracheroit, couperoit ou changeroit les guides, balises, ou autres signes servant à indiquer le cours navigable; et de plus il sera condamné à un emprisonnement qui ne pourra être moindre de dix jours, ni excéder six mois, sans préjudice de peines plus graves, suivant les circonstances qui auront accompagné le délit.

CXXXVIII.

Si la dégradation ou destruction des objets mentionnés aux articles précédens étoit suivie de l'enlèvement de tout ou partie, les auteurs du délit seront poursuivis comme coupables de vol d'objets appartenans à la République, et condamnés, outre les réparations, restitutions et dommages-intérêts, aux peines portées par l'article 6 de la section 6 du titre premier du code pénal.

CXXXIX.

Si le délit est commis par malice ou vengeance, et à dessein de nuire à autrui par quelque moyen violent que ce soit, il sera, outre les réparations et dommages-intérêts, puni conformément à l'article 35 de la deuxième section du titre 2 du code des délits et des peines.

C X L.

Quiconque sera convaincu d'avoir, par malice ou vengeance, et à dessein de nuire à autrui, mis le feu à des édifices, ouvrages, navires, bateaux, chantiers, agrêts et autres objets servant à la navigation, sera, outre les réparations et dommages-intérêts, puni conformément aux articles 7 et 8 du titre premier, section 6, 32 et 33 du titre 2, section 2 du code pénal.

C X L I.

Quiconque construira ou placera quelque ouvrage dans le lit ou sur les bords des fleuves et rivières navigables ou flottables, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable des autorités compétentes, sera condamné à la destruction et enlevement des objets, et en outre à une amende qui ne pourra être moindre de 10 francs, ni en excéder cent.

C X L I I.

Quiconque refuseroit de détruire ou d'enlever, après notification légalement faite, les objets dont il est propriétaire, et qui ont été reconnus nuisibles à la navigation, sera, outre les frais de destruction et d'enlevement, condamné à une amende qui ne pourra être moindre de 10 francs, ni excéder 100.

C X L I I I.

Quiconque desséchera un fleuve ou une rivière navigable ou flottable, ou partie de fleuve et rivière, ou un volume d'eau compris dans les articles XXVII et XL,

sans avoir obtenu l'autorisation préalable des autorités compétentes , sera , outre les frais qui auront été nécessités pour le rétablissement du cours ou volume d'eau , condamné à une amende qui ne pourra être moindre de 50 francs , ni excéder 600.

C X L I V.

Celui qui détourneroit à son profit, ou pour tout autre usage, les eaux des fleuves, rivières et ruisseaux, sans en avoir obtenu l'autorisation, sera tenu de rétablir à ses frais le cours des eaux qu'il auroit détourné ou suspendu , et sera , en outre des dommages - intérêts , condamné en une amende qui ne pourra être moindre de la valeur de 30 francs , ni excéder 600.

C X L V.

Si, au mépris des articles XXXI, XXXII, XXXIII, on excavoit le fond des fleuves et rivières , ou on en extrayoit des sables, pierres et autres matériaux , les auteurs du délit seront , outre les réparations, dommages , et la restitution de la valeur des objets extraits, condamnés à une amende de trois francs.

Les mêmes peines auront lieu contre ceux qui combleroient ou rempliroient, en tout ou en partie , les routes appelées *chevalis*, jetteroient des immondices dans le lit des fleuves et rivières , ou négligeroient de les enlever lors des constructions nécessaires dans leur bassin.

C X L V I.

Tout échouement volontaire fait hors des lieux indiqués par les administrations , sera , outre les répa-

rations civiles, puni d'une amende qui ne pourra être moindre de 50 francs, ni excéder 300.

CXLVII.

A défaut par les meuniers, propriétaires et gardes-pertuis de laisser couler l'eau conformément à l'article XLIX, ils seront responsables des retards et domages qu'éprouveront les conducteurs de bateaux, et seront en outre condamnés à une amende qui ne pourra être moindre de la valeur de 5 fr., ni excéder 25.

CXLVIII.

Faute par les propriétaires d'usines ou riverains de faire les curages prescrits par les articles LIII et LIV, il y sera mis ouvriers à leurs frais, et, outre la restitution des salaires, ils seront condamnés à une amende de 3 fr.

CXLIX.

Tout propriétaire de bateau qui négligeroit de faire enregistrer son bateau, de porter l'inscription, de placer le bordage désignant la quotité de son chargement, qui l'excéderoit ou en substitueroit d'autres au mépris des articles LV, LVI, LVII, sera condamné à 50 fr. d'amende.

CL.

La contravention à l'article LVIII sera punie d'une amende qui ne pourra être moindre de vingt jours de travail, et d'un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'une décade, ni excéder trois décades.

C L I.

Dans les cas où les conducteurs et mariniers ne se conformeroient pas aux dispositions et ne prendroient pas les précautions que les articles LIX, LXII, LXIII LXIV, LXV, LXVI prescrivent, ils seront condamnés en une amende de trois jours de travail, sans préjudice de la responsabilité des événemens et de la réparation des domages que pourroit occasionner leur négligence.

C L I I.

Tout conducteur ou marinier qui sera convaincu d'avoir fait usage d'un bateau marqué comme incapable de servir, et après l'apposition de cette marque, sera condamné à une amende qui ne pourra être moindre de 5 fr., ni excéder 25 fr.

Et le bateau sera sur-le-champ déchiré à la diligence de l'agent municipal des lieux, et le salaire des ouvriers employés à ce travail prélevé sur la valeur des bois en provenant.

C L I I I.

Toute contravention aux articles CXV, CXVI, CXVII, CXVIII, CXIX, CXX, CXXI, CXXII, sera punie d'une amende qui ne pourra être moindre d'un franc, ni excéder trois francs, et d'un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'un jour, ni en excéder trois, sans préjudice de plus grande peine pour les circonstances aggravantes prévues par

C L I V.

Toute contravention à l'article CXXIII sera punie

conformément aux lois sur l'observation des décadis et autres fêtes républicaines.

C L V.

Tout marinier ou pêcheur qui négligera de faire la déclaration des objets qu'il aura repêchés, sera, outre la privation des salaires qui lui seront dus, et la restitution du double, condamné en une amende égale à la valeur de l'objet repêché, sans préjudice de plus grande peine, si les circonstances du recélé caractérisoient un délit plus grave.

C L V I.

Celui qui, volontairement, par malice ou vengeance, ou à dessein de nuire, déliera, coupera ou volera les liages, cables ou autres cordages d'un bateau, le blessera de manière à en opérer le naufrage, sera puni conformément à l'article 35, section 2, titre 2 du code pénal.

La peine sera double, si le délit est commis la nuit.

C L V I I.

Tout vol ou autre délit prévu par le code pénal, ou qui se compliqueroit avec ceux qui y sont énoncés, commis sur les ports, gares ou autres lieux de station des bateaux, ou dans les bateaux et bâtimens, soit en marche, soit arrêtés, seront jugés et punis conformément aux dispositions du code et des lois rendues pour la répression des délits de même nature.

C L V I I I.

Les peines prononcées par la présente loi seront

appliquées par les juges-de-paix, tribunaux de police correctionnelle et criminelle, suivant leur compétence respective, lesquels statueront, par un seul et même jugement, sur les réparations et dommages-intérêts lorsqu'il en sera dû.

TITRE IX.

Taxe d'entretien de navigation.

PREMIÈRE SECTION.

Dispositions générales.

CLIX.

Il sera perçu une taxe de navigation sur les fleuves et rivières navigables de l'intérieur de la République, par chaque bâtiment, bateau, train ou radeau destiné au transport des personnes ou des marchandises.

CLX.

Le produit en sera spécialement affecté aux dépenses d'entretien, de réparation, de confection, de conservation et d'administration des travaux relatifs au cours des fleuves et rivières, turcies, levées et chemins en dépendans.

CLXI.

Cette taxe sera perçue à raison des distances à parcourir sur le cours du fleuve ou de la rivière.

CLXII.

Les trois dimensions du bâtiment, bateau, train ou

radeau, largeur, longueur et profondeur formant le cube de l'espace destiné à son chargement, détermineront la quotité de la taxe.

CLXIII.

A cet effet, lors de la construction du bâtiment, ou avant son départ pour ceux déjà construits, les propriétaires du bateau seront tenus de les faire jauger en présence des préposés à la perception du droit de taxe, ou des membres des administrations municipales dans les lieux où il n'y auroit point de préposé.

Procès-verbal sera dressé de cette opération, dont la date et le résultat seront inscrits, avec le nom du propriétaire ou conducteur, en gros caractères apparens, *aux deux côtés, à la proue et à la poupe du bâtiment.*

A l'égard des trains ou radeaux, l'inscription sera placée sur une planche élevée à chacune de ces extrémités, vers le point de direction où se placent les conducteurs.

CLXIV.

Tout conducteur ou voiturier par eau sera tenu d'acquitter le droit de taxe de navigation avant son départ, et de justifier de cet acquit à son arrivée.

CLXV.

S'il ne se trouvoit point de bureau de recette, au lieu du départ, le conducteur sera tenu de prendre une attestation qui sera délivrée sans frais par l'administration ou l'agent municipal, laquelle constatera qu'il ne vient pas de plus loin ; le droit sera alors acquitté au premier bureau de passage, à raison de la distance parcourue.

CLXVI.

Afin de régler d'une manière précise la quotité du droit à acquitter par les propriétaires, conducteurs ou voituriers de chaque bâtiment, train ou radeau, les fleuves et rivières seront classés, eu égard au genre de navigation et de commerce qui leur est propre.

CLXVII.

A cet effet, le Directoire se fera rendre compte sans délai par les administrations et les ingénieurs, et transmettra de suite au Corps législatif tous les renseignemens propres à perfectionner ce travail.

CLXVIII.

Outre ce classement général, il sera fait une division particulière de chaque fleuve en trois parties.

La première comprendra depuis l'embouchure jusqu'au point où la navigation cesse d'être mixte, c'est-à-dire d'être commune à la mer et à l'eau douce.

La seconde, depuis ce point jusqu'à celui où elle commence à décroître.

La troisième, depuis ce lieu de décroissement, jusqu'à celui où le fleuve cesse d'être navigable.

CLXIX.

Chaque rivière affluente ne sera divisée qu'en deux parties.

La première, depuis son embouchure jusqu'au point où la navigation commence à décroître.

La seconde, depuis ce point jusqu'à celui où elle cesse d'être navigable.

C L X X.

La partie intermédiaire des fleuves sera celle qui servira de base à la taxe.

Elle ne sera que de moitié sur la partie remontant vers la source.

Elle sera double sur la partie redescendant à l'embouchure.

C L X X I.

Sur les rivières,

La taxe sera déterminée par la quotité de celle perçue sur le fleuve au point où la rivière y a son embouchure.

Et elle continuera d'avoir lieu dans toute la première partie, et ne sera que de moitié dans la seconde.

C L X X I I.

Provisoirement, et en attendant que les instructions préliminaires aient été fournies par le Directoire, il sera perçu, suivant la graduation fixée par les articles CLXVIII, CLXIX, CLXX, CLXXI, et conformément aux articles CLXI, CLXII, une taxe de 50 centimes par mètre cube de chaque bâtiment, bateau, train ou radeau servant au transport des personnes ou des marchandises dans l'intérieur de la République, et ce par chaque distance de dix myriamètres, ou 5 centimes par mètre cube pour une distance d'un myriamètre.

C L X X I I I.

Les bateaux vides ne paieront que moitié de la taxe; mais ne sera point réputé vide celui qui aura une portion de chargement quelconque, autre que ses cordages et agrêts.

C L X X I V.

Ne sont point assujettis à la taxe de navigation les bateaux, barques ou batelets non employés aux transports des personnes et des marchandises, et uniquement employés à la pêche ou à l'exploitation rurale.

C L X X V.

Les bureaux de perception seront établis successivement, et en commençant par Paris.

C L X X V I.

Les bureaux de recette seront placés à l'entrée des ports et aux passages les plus fréquentés, en observant toutefois qu'ils le soient, autant qu'il sera possible, à une distance de dix myriamètres; cependant le Directoire pourra en établir dans des points intermédiaires, lorsque le confluent d'une rivière ou la fréquentation habituelle des bateaux exigera cette mesure.

C L X X V I I.

Les distances entre deux bureaux pouvant être inégales, il sera placé une pancarte à la porte de chaque bureau, qui contiendra la fixation du tarif et la mesure des distances à parcourir, soit en montant, soit en descendant, pour arriver aux bureaux supérieurs ou inférieurs, ou placés dans une rivère affluente.

C L X X V I I I.

Cette perception sera confiée, autant qu'il sera pos-

sible, aux préposés déja employés au recouvrement des revenus publics, tels que les préposés des douanes, des octrois et autres de cette nature.

Dans les autres lieux, et dans le cas seulement où il ne pourroit être fait autrement, il sera établi des receveurs particuliers.

CLXXIX.

La taxe de navigation sur les fleuves et rivières navigables est distincte et séparée de celle des canaux construits par l'art, dont les droits ont été fixés par les lois antérieures, ou qui le seroient par la suite, et dont la fixation sera relative aux frais de construction et de manutention.

CLXXX.

Pour faciliter la perception et la comptabilité de la taxe de navigation, nulle valeur au dessous d'un centime ne sera admise dans les pancartes. Si le calcul exact, à raison des distances, donne une fraction plus petite que la moitié d'un centime, cette valeur sera négligée; si au contraire ce calcul produit une fraction égale à la moitié d'un centime, ou plus grande, cette quantité sera comptée pour un centime entier, et portée aussi sur la pancarte.

SECTION II.

Police et perception.

CLXXXI.

La taxe d'entretien de navigation sera régie et

administrée comme il a été fixé par les articles précédens, sous la surveillance des administrations et du Directoire exécutif, qui pourra toutefois affermer les produits et l'entretien, lorsque cette mesure sera jugée utile.

CLXXXII.

Il pourra également faire faire des abonnemens pour un ou plusieurs voyages, ou pour un temps déterminé: auquel cas ils seront consentis en présence des administrations, et les abonnataires tenus de justifier de leur abonnement aux bureaux de recettes, auxquels il aura été donné avis de l'abonnement, et d'ajouter à l'inscription ordonnée par l'art. CLXIII, leur qualité d'abonnataire, et la date de leur abonnement.

CLXXXIII.

Lorsque le propriétaire, marinier, conducteur, voiturier ou commissionnaire, se présentera pour acquitter la taxe, son nom, la dimension et la nature de son bateau, sa direction, montante ou descendante, seront inscrits sur un registre à souches, ainsi que le montant du droit qu'il aura payé.

Le duplicata de la souche, contenant son acquit, lui sera délivré par série de numéro et signé du receveur, à l'effet d'en justifier à l'arrivée ou dans les autres passages.

CLXXXIV.

Tout propriétaire, voiturier, conducteur ou commissionnaire, sera tenu de se présenter aux bureaux de départ, de passage et d'arrivée, pour acquitter la taxe ou justifier de l'acquit. Dans l'un ou l'autre cas, il

en sera fait mention sur le registre, comme dans l'article précédent.

CLXXXV.

Les préposés à la perception de la taxe pourront vérifier la mesure du bateau, lorsqu'ils auront lieu de croire que l'inscription aura été changée, ou qu'elle aura été frauduleusement placée.

CLXXXVI.

Dans le cas où la fraude seroit constatée, le contrevenant sera condamné à une amende de 50 fr., et au paiement du double droit de taxe qu'il auroit dû acquitter; sera précomptée celle qu'il auroit acquittée.

CLXXXVII.

Les mêmes peines auront lieu contre celui qui supprimeroit l'inscription de son bateau, ou passeroit le bureau sans acquitter le droit de navigation ou sans justifier qu'il l'a acquitté.

En cas de récidive, l'amende sera double, et le jugement sera affiché aux frais des contrevenans.

CLXXXVIII.

Dans tous les cas les propriétaires, conducteurs, ouvriers, commissionnaires, mariniers et autres employés à la conduite du bateau, seront personnellement et solidairement responsables, sauf leur recours contre l'auteur de la fraude.

CLXXXIX.

Quiconque insulteroit les préposés et receveurs de la

taxe de navigation, ou s'opposeroit par violences ou menaces à l'exercice de leurs fonctions, briseroit ou endommageroit les bureaux, sera condamné à une amende de 300 fr., sans préjudice de la réparation des dommages et intérêts, frais de poursuites, et même de peines plus graves, suivant la nature du délit.

C X C.

Toute personne qui auroit encouru quelques-unes des condamnations prononcées par les articles précédens, sera tenue d'en consigner le montant au greffe du juge-de-paix du canton, ou de donner caution solvable, laquelle sera reçue par le juge-de-paix ou l'un de ses assesseurs, sinon les bateaux et marchandises seront arrêtés, et il y sera établi gardien aux frais des contrevenans, jusqu'à la consignation ou la réception de la caution.

C X C I.

Toute consignation ou dépôt sera restitué immédiatement après l'exécution du jugement qui aura été prononcé sur le délit pour raison duquel les consignations ou dépôts auront été faits.

C X C I I.

Les receveurs et tous autres préposés à la taxe de navigation ne pourront percevoir d'autres droits que ceux portés aux tarifs ; ils ne pourront faire aucune remise, ni traiter ou transiger avec les contrevenans, sous peine de destitution, et même d'une amende, qui ne pourra être moindre de 100 fr. ni excéder 500 fr. ; sans préjudice de la restitution et des dommages-intérêts.

C X C I I I.

Les contestations civiles résultantes de l'établissement de la taxe d'entretien seront réglées par voie administrative.

En conséquence, celles qui pourroient s'élever sur l'application du tarif et la quotité du droit exigé par les préposés, seront portées devant l'agent municipal le plus prochain, lequel pourra se transporter sur le lieu de la contestation, s'il le croit nécessaire, et décider sommairement sans frais et sans formalité, sauf le recours à l'administration centrale.

C X C I V.

Néanmoins les préposés ne pourront être distraits de leur bureau pour raison desdites contestations; ils ne seront tenus que d'adresser à l'agent municipal un exposé sommaire de leurs motifs.

C X C V.

Les condamnations d'amende ou celles prononcées à raison des délits prévus par la présente loi, ou à raison de ceux classés dans les autres lois pénales, seront prononcées par les tribunaux de paix, de police correctionnelle ou criminelle, selon leur compétence respective; lesquels statueront, comme dans les autres cas, par un seul et même jugement, sur les dommages-intérêts et frais de poursuite, soit qu'il ait eu lieu sur la demande des parties intéressées ou des commissaires du Directoire.

C X C V I.

Les juges-de-paix recevront des préposés, avant leur

entrée en fonctions, le serment exigé des fonctionnaires publics, et d'exercer avec fidélité l'emploi qui leur est confié ; la commission, ainsi que la mention de la prestation de serment seront portées à l'administration du canton.

Les procès-verbaux constatant les contraventions et délits seront également affirmés devant les juges-de-paix, dans les vingt-quatre heures.

CXCVII.

Les autorités civiles et militaires seront tenues de protéger et de prêter assistance et main-forte aux préposés à la perception ; les autorités civiles poursuivront ou feront poursuivre, suivant leurs attributions respectives, les auteurs et complices des fraudes et violences commises, tant sur la clameur publique que sur les procès-verbaux dressés par les préposés, remis par eux, et transmis de brigade en brigade par la gendarmerie nationale.

CXCVIII.

Il est en conséquence ordonné à tous gendarmes en fonctions, de s'arrêter dans leur tournée à chaque bureau qui se trouvera sur leur route, de recevoir les déclarations et se charger des procès-verbaux.

SECTION III.

Traitement des préposés, comptabilité et destination des produits.

CXCIX.

Les préposés à la taxe de navigation dans les lieux

où la perception ne sera pas confiée à des préposés déja employés et désignés par l'article CLXXVIII, seront choisis par le Directoire exécutif, lequel pourra en charger les administrations centrales, autant qu'il sera possible, parmi les militaires ayant fait trois campagnes dans la guerre de la liberté, ou ayant droit à un traitement de réforme d'après les lois.

C C.

Les préposés auront, un traitement fixe et une remise sur la recette.

Le traitement fixe sera réglé par le Directoire depuis 250 fr. jusqu'à 300.

La remise sera de deux et demi pour cent jusqu'à 6000 fr., et d'un quart pour cent sur les recettes supérieures.

Le Directoire pourra aussi, sur l'avis des administrations, accorder des gratifications à ceux des préposés dont le zèle et la bonne conduite mériteront d'être distingués.

Le *maximum* de cette gratification sera de 50 fr.

C C I.

Les préposés qui auroient déja un traitement fixe auront droit seulement à la remise et à la gratification.

C C I I.

Les fonds provenans de la taxe de navigation perçus dans l'étendue d'un département seront versés dans la caisse du receveur général du département.

C C I I I.

Néanmoins le pavé des ports et cales servant aux routes, sur lesquels est établi le droit de passe, demeureront à la charge de ce droit, et les fermiers tenus de l'entretien.

Celui servant à l'abordage des bacs, autres que ceux placés sur les grandes routes, sera établi et réparé conformément à la loi du 6 frimaire an 7.

C C I V.

L'administration de la taxe d'entretien est réunie aux attributions du ministre de l'intérieur ; il ordonnancera la distribution des fonds provenans de ladite taxe, spécialement affectée, conformément à l'article CLX, aux dépenses d'entretien, de réparation, de confection, de conservation et d'administration des travaux relatifs au cours des fleuves et rivières, turcies, levées, et chemins en dépendans.

C C V.

En cas d'insuffisance de la taxe perçue dans un département pour acquitter les dépenses relatives à l'entretien et à l'administration des fleuves et rivières, il y sera pourvu par des reprises sur les départemens qui auroient obtenu des produits excédant les besoins de leur arrondissement.

C C V I.

Ces dépenses seront acquittées sur les mandats des administrations, vérifiés et autorisés par le ministre de l'intérieur.

C C V I I.

Les ordonnances du ministre de l'intérieur sur le produit de la taxe de navigation seront directement délivrées sur les receveurs généraux des départemens, et par eux acquittées sans retard sur les fonds provenans de ladite taxe.

C C V I I I.

Les ordonnances ne pourront toutefois être acquittées par les receveurs généraux, sous peine de responsabilité et de forfaiture, que le paiement n'en ait été préalablement ordonné par les commissaires de la trésorerie nationale, lesquels seront tenus de donner leur *visa* ou ordre de paiement, sans retard, sur toutes les ordonnances ayant pour objet les dépenses énoncées en la présente loi ; mais ils le refuseront, sous les mêmes peines, à toutes les ordonnances qui n'auroient pas pour objet lesdites dépenses.

C C I X.

Chaque année, dans le courant du mois de brumaire, au plus tard, les receveurs généraux remettront respectivement à la trésorerie nationale leurs comptes, appuyés de pièces justificatives, des recettes et des dépenses relatives à la taxe de navigation.

Ces comptes seront vérifiés et arrêtés par les commissaires de la trésorerie nationale, en vertu de l'art. 320 de la constitution.

C C X.

Les comptes de recette et de dépense ainsi arrêtés,

et comparés avec les produits, constateront l'excédant du produit, qui sera versé au trésor public.

C C X I.

La présente résolution sera imprimée, et portée au Conseil dés Anciens par un messager d'Etat.

TABLE

DES MATIÈRES

Contenues dans le projet de résolution sur la navigation intérieure.

TITRE PREMIER.

TITRE II.

TITRE III.

Défenses

TITRE IV.

TITRE V.

TITRE VI.

TITRE VII.

TITRE VIII.

TITRE IX.

Taxe de navigation.

SECTION PREMIÈRE.

SECTION II.

SECTION III.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Messidor an 7.